
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

PTMC/04/3-2

Rapport de la commission n° 2

Conférence technique maritime préparatoire

Genève, 13-24 septembre 2004



BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL GENÈVE

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

PTMC/04/3-2

Rapport de la commission n° 2

Conférence technique maritime préparatoire

Genève, 13-24 septembre 2004

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL GENÈVE

ISBN 92-2-216771-6

Première édition 2004

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse.

Mis en pages par TTF: réf. PTMC-2004-11-0287-01

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
Rapport de la commission n° 2.....	1
Introduction.....	1
Discussion générale.....	2
Réglementation 1.2 – Certificat médical	3
Norme A1.2 – Certificat médical.....	3
Réglementation 1.3 – Formation et qualifications	7
Norme A1.3 – Formation et qualifications	12
Réglementation 1.4 – Recrutement et placement.....	15
Norme A1.4 – Recrutement et placement.....	19
Principe directeur B1.4 – Recrutement et placement.....	24
Réglementation 1.5 – Pièce d’identité des gens de mer.....	24
Norme A2.1 – Contrat d’engagement maritime.....	28
Norme A2.2 – Salaires	29
Réglementation 2.3 – Durée du travail ou du repos.....	30
Norme A2.3 – Durée du travail ou du repos	32
Réglementation 2.5 – Rapatriement.....	32
Norme A2.5 – Rapatriement	33
Norme A2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de naufrage ou de perte du navire	35
Réglementation 2.7 – Effectifs.....	35
Norme A2.7 – Effectifs.....	35
Principe directeur B2.7.1 – Règlement des différends.....	37
Réglementation 2.8 – [Continuité] [Organisation des carrières et régularité] de l’emploi dans le secteur maritime.....	37
Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table.....	41
Réglementation 3.1 – Logement et loisirs.....	41
Norme A3.1 – Logement et loisirs.....	43
Principe directeur B3.1.3 – Chauffage.....	52
Principe directeur B3.1.5 – Cabines	52
Principe directeur B3.1.6 – Réfectoires	55
Principe directeur B3.1.7 – Installations sanitaires.....	56
Principe directeur B3.1.7bis – Infirmerie	57
Principe directeur B3.1.10 – Installations de loisirs	58
Principe directeur B3.1.11 – Prévention du bruit et des vibrations	60
Réglementation 3.2 – Alimentation et service de table.....	60
Norme A3.2 – Alimentation et service de table.....	62
Principe directeur B3.2.2 – Cuisiniers de navire	65

Principe directeur B4.3.2 – Exposition au bruit.....	66
Principe directeur B4.3.3 – Exposition aux vibrations	67
Conclusions	68
Questions liées au bruit et aux vibrations.....	68
Remarques finales	69

Rapport de la commission n° 2

1. A sa première séance, le 14 septembre 2004, la Conférence technique maritime préparatoire a institué trois commissions techniques, notamment la commission n° 2 chargée d'examiner le projet de dispositions des Titres 1 à 3 de la convention du travail maritime consolidée. La commission était composée à l'origine de 107 membres (65 membres gouvernementaux, 37 membres du groupe des gens de mer et 5 membres du groupe des armateurs). Pour assurer l'égalité des voix au cours des votes, chaque membre gouvernemental ayant le droit de voter disposait de 37 voix, chaque membre du groupe des gens de mer de 481 voix et chaque membre du groupe des armateurs de 65 voix. La composition de la commission a été modifiée deux fois au cours de la session, et le nombre de voix alloué à chaque membre a été modifié en conséquence¹.
2. La commission a constitué son bureau comme suit:

<i>Président:</i>	M. G. Smefjell (membre gouvernemental, Norvège)
<i>Vice-présidents:</i>	M. M. Moreno (membre gouvernemental, Chili)
	M. D. Lindemann (membre du groupe des armateurs, Allemagne)
	M. P. Crumlin (membre du groupe des gens de mer, Australie)
<i>Rapporteur:</i>	M. J. Dirks (Allemagne)
3. La commission a tenu 13 séances.
4. La commission était saisie du projet recommandé de convention du travail maritime consolidée (PTMC/04/1) et des commentaires sur le projet recommandé (PTMC/04/2).
5. La commission a débattu du texte entre crochets dans le projet recommandé ainsi que des éventuelles modifications corrélatives au texte abouti (sans crochets). En raison d'un programme de travail extrêmement chargé, les amendements (autres que les modifications corrélatives) soumis au texte abouti n'ont pas été discutés.

Introduction

6. Le président a remercié la commission, en son nom et au nom du gouvernement de la Norvège, de la confiance qu'elle a placée en lui. L'industrie maritime mérite un instrument du travail maritime moderne, global et facile à appliquer. Les Titres 1 à 3 traitent d'aspects qui régissent la vie quotidienne des gens de mer: conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire, conditions d'emploi, logement, loisirs, alimentation et service de table.

¹ Les modifications suivantes ont été apportées:

- a) 15 septembre après-midi: 76 membres (dont 65 membres gouvernementaux avec 6 voix chacun, 6 membres du groupe des gens de mer avec 65 voix chacun et 5 membres du groupe des armateurs avec 78 voix chacun).
- b) 17 septembre: 79 membres (68 membres gouvernementaux avec 15 voix chacun, 6 membres du groupe des gens de mer avec 170 voix chacun et 5 membres du groupe des armateurs avec 204 voix chacun).

-
7. L'assistant de la représentante du Secrétaire général a souligné que le projet dont est saisie la commission est le résultat de travaux préparatoires considérables, notamment quatre sessions du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime et deux sessions de son sous-groupe. Il a expliqué en détail le mode de fonctionnement de la commission, qui a été conçu pour maintenir un rythme de travail constant tout en reflétant la discussion de fond qui aura lieu.

Discussion générale

8. Le vice-président du groupe des armateurs a fait état d'une préoccupation concernant la définition des termes «gens de mer». Une définition large ayant été adoptée, il a suggéré qu'il serait préférable d'identifier des parties du texte pour déterminer le champ d'application de dispositions spécifiques à certaines catégories de gens de mer.
9. Le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré qu'en ces temps extraordinaires un instrument s'impose qui soit applicable, logique et conforme à l'évolution observée. L'environnement maritime a changé, une menace pèse sur la sécurité d'un secteur universellement considéré comme déréglementé. L'orateur a rappelé l'existence du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires de l'OMI (Code ISPS) et a exhorté la commission à travailler en vue d'obtenir un texte qui ne soit ni vague ni obscur, mais définitif et qui délimite les responsabilités. Les gouvernements doivent assumer leurs responsabilités, y compris celle d'amender leurs législations. Spécifiquement, l'importance des services publics et privés de recrutement et de placement est sous-estimée dans l'instrument. La convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, a fait l'objet de longs débats avant d'être adoptée. Ces services, qu'ils soient publics ou privés, doivent être réglementés adéquatement. Un amendement devrait préciser que, lorsque ces services publics existent, ils doivent être reconnus et continuer de fonctionner. En ce qui concerne le champ d'application des termes «gens de mer», l'orateur a rappelé que l'instrument vise à protéger ceux qui ne sont pas protégés. La commission n'a pas à reconsidérer des domaines dans lesquels les gens de mer bénéficient d'une protection en vertu d'autres instruments. L'objectif est de réglementer un secteur qui est essentiel non seulement sur le plan économique, mais aussi sur celui de la sécurité mondiale.
10. Le rapporteur de la commission, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a résumé les préoccupations de son groupe relatives à certaines réglementations et normes. Il y a un problème avec la réglementation 1.3 – Formation et qualifications, qui fait double emploi avec d'autres instruments tels que la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée en 1995 (Convention STCW de 1995 de l'OMI), et le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM). Il y a des difficultés aussi concernant la réglementation 1.4 – Recrutement et placement. Il faut décider si l'on souhaite inclure dans la réglementation 1.5 une référence à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, car cela a une incidence aussi sur les travaux de la commission n° 1 qui s'occupe du Titre 5 et des annexes. La réglementation 2.1 sur le contrat d'engagement maritime pose problème pour différentes raisons. La réglementation 2.3 sur la durée du travail ou du repos pose la question de savoir si cette disposition doit s'appliquer aux capitaines et chefs mécaniciens et, dans l'affirmative, dans quelle mesure. Il faut aussi se référer aux travaux conjoints effectués par l'OIT et l'OMI à propos de la réglementation 2.5 sur le rapatriement. La réglementation 2.8 sur la continuité de l'emploi est source de difficultés pour beaucoup de gouvernements. La disposition sur le bruit et les vibrations devrait être transférée dans le Titre 3 et les questions de tonnage doivent aussi être mentionnées.

Réglementation 1.2 – Certificat médical ²

Nouveau paragraphe (à insérer après le paragraphe 2)

- 11.** Le Comité de rédaction a proposé à la commission le texte suivant:

Les dispositions de la présente réglementation ne s'appliquent pas aux personnes qui ne sont pas ordinairement employées en mer, telles que les pilotes, les dockers itinérants ou les travailleurs portuaires.

- 12.** La commission a adopté le texte.

Norme A1.2 – Certificat médical

Paragraphe 6

- 13.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé de limiter le champ d'application pour certaines personnes embarquées à bord d'un navire pour une courte période, par exemple pour effectuer des réparations. Il a indiqué que le paragraphe 6 *a*) est acceptable et a proposé de supprimer les accolades autour des mots «problème médical» à l'alinéa *b*).
- 14.** A propos du paragraphe 6 *a*), le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré que la perception des couleurs est une question étayée par une abondante documentation. Une personne atteinte de daltonisme ne peut être de quart ni travailler dans la salle des machines. En ce qui concerne le paragraphe 6 *b*), les «problèmes médicaux» par opposition aux «maladies» sont bien documentés, et l'orateur a indiqué que son groupe n'a pas de vrai problème avec ce texte.
- 15.** Le président a proposé de supprimer toutes les accolades du paragraphe, la conseillère spéciale de la commission ayant expliqué qu'il s'agit de références à des instruments existants donnés pour information et non de questions de fond. En conséquence, la commission a approuvé la suppression de la référence aux directives OIT/OMS.

Paragraphe 7

- 16.** Le vice-président armateur a déclaré n'avoir aucune objection au paragraphe 7 *a*) et s'est déclaré satisfait d'une période de validité de deux ans du certificat médical. Il a indiqué que son groupe accepte aussi le paragraphe 7 *b*) et une période maximale de validité de six ans du certificat se rapportant à la perception des couleurs.
- 17.** Le vice-président des gens de mer a fait observer que, si une personne ne perçoit pas les couleurs, il n'y a pas de raison de renouveler le certificat. Toutefois, il s'est demandé si la perception des couleurs pouvait se dégrader avec le temps.
- 18.** La conseillère spéciale de la commission a expliqué que, bien que la perception des couleurs soit généralement considérée comme une aptitude non susceptible de changer, il est possible de la perdre avec l'âge ou à la suite d'une maladie. Dans les cas où un certificat est requis, il y a lieu de tester cette aptitude tous les six ans.

² Le présent rapport suit l'ordre du projet recommandé, lequel ne reflète pas forcément l'ordre dans lequel les questions ont été discutées par la commission.

-
19. La membre gouvernementale des Etats-Unis a expliqué que, dans son pays, le certificat médical est attaché au certificat de capacité, comme prescrit par la Convention STCW. Si l'intervalle requis pour le renouveler est inférieur aux cinq années spécifiées, il pourrait y avoir contradiction.
 20. Le président a souligné que le certificat médical doit être valide pendant deux ans au maximum.

Paragraphe 8

21. Le vice-président armateur a proposé de supprimer la partie de ce paragraphe entre crochets, à savoir: «jusqu'au prochain port d'escale où elle pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié», car il risque d'être difficile de trouver un docteur qualifié au prochain port d'escale.
22. Le vice-président des gens de mer a rappelé que si l'on supprime ce passage la disposition sera si ouverte qu'elle n'offrira pas de garanties suffisantes que l'on cherchera à obtenir un certificat médical. On ne voit pas clairement, dans cette disposition, comment sera défini un cas d'urgence ni par qui. Il faut avoir des garanties assurant que toutes les personnes à bord sont aptes, et il importe de ne pas diluer la règle par une exemption. En général, il faudrait exiger des marins qu'ils obtiennent un certificat médical dans le prochain port d'escale. Il existe une zone grise entre les préoccupations des armateurs et la protection des gens de mer.
23. Le président a fait observer que le texte dit «... jusqu'au prochain port d'escale où elle pourra se faire délivrer ...», ce qui signifie un port où il est possible d'obtenir un certificat médical d'un médecin qualifié.
24. Le vice-président armateur a approuvé ce libellé qui répond à la préoccupation de son groupe.
25. Le membre gouvernemental du Danemark a fait remarquer qu'à son article 6 la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, précise «pour un seul voyage». Le texte proposé semble donner lieu à des interprétations différentes. L'orateur a déclaré préférer fixer une limite et a proposé une modification supplémentaire au paragraphe 8: «Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente pourra autoriser une personne à travailler sans certificat médical *pour une durée limitée ne dépassant pas trois mois, à condition que le marin soit âgé de plus de 18 ans et qu'il ait obtenu précédemment un certificat médical qui prouve qu'il ne souffrait pas d'un état médical tel que mentionné au paragraphe 6 b).*»
26. La membre gouvernementale du Brésil a demandé des éclaircissements. La réglementation 1.2 indique que les marins doivent être physiquement aptes à exercer leurs fonctions. Si cela figure déjà dans la réglementation, quelle est l'utilité de cette disposition? Qui plus est, qui déterminera ce qu'il faut considérer comme une circonstance inhabituelle?
27. Le président a indiqué que l'exigence principale est que tous les marins aient un certificat médical mais que, dans certaines circonstances, il peut arriver qu'un marin doive monter à bord de toute urgence, et donc, le cas échéant, sans certificat médical valable. Cette décision relève de l'autorité compétente.
28. Le membre gouvernemental de la France a appuyé le texte proposé par le membre gouvernemental du Danemark en remplacement du paragraphe 8 de la norme A1.2 – Certificat médical, qui donnerait plus de souplesse. Il incombe à l'Etat du pavillon de garantir que les gens de mer aient un certificat en bonne et due forme. Toutefois, le texte doit être plus précis quant à ce qu'il faut entendre par médecin qualifié.

-
29. La conseillère spéciale de la commission a expliqué que les termes «médecin qualifié» ne sont pas définis dans la convention et qu'ils ont été proposés au cours des réunions du groupe tripartite de haut niveau. Le terme «qualifié» se réfère aux normes médicales nationales. L'oratrice a dit comprendre que l'intention est d'éviter que des examens soient effectués par des personnes non qualifiées et elle a ajouté que le terme «qualifié» signifie conforme à la législation nationale.
 30. Le membre gouvernemental de l'Allemagne s'est déclaré favorable, avec les membres gouvernementaux du Danemark et de la France, au texte proposé en remplacement du paragraphe 8. Toutefois, il faudra étudier le rapport entre les paragraphes 8 et 9 si la proposition est acceptée.
 31. La conseillère spéciale de la commission a rappelé que tout le libellé du projet recommandé s'inspire de conventions existantes. Le texte du paragraphe 9 reprend le libellé exact de l'article 5 de la convention n° 73, qui règle le problème de l'expiration du certificat. Le paragraphe 8 vise les cas d'urgence où, par exemple, il faut pourvoir aux besoins d'effectifs: si un marin tombe malade, il peut être remplacé par un autre marin.
 32. Le vice-président des gens de mer a fait allusion aux discussions antérieures autour du terme «voyage» et de la question de savoir s'il s'agit d'un voyage entre des ports ou s'il faut le prendre dans une acception plus large.
 33. Le vice-président armateur a déclaré qu'il se satisfera du texte s'il précise le «prochain» port d'escale où un médecin qualifié sera disponible.
 34. Le membre gouvernemental de la République arabe syrienne a fait observer qu'il faut imposer certaines limites pour éviter les ambiguïtés et protéger toutes les personnes à bord du navire. Les marins doivent avoir un certificat médical. Le problème n'est pas celui de la disponibilité de médecins qualifiés.
 35. Le membre gouvernemental de l'Égypte a jugé que le paragraphe 8 est inutile. Le certificat médical est une exigence comme toutes les autres exigences applicables aux marins. Les docteurs ne relèvent pas de l'autorité compétente. Les marins qui sont malades ou ont besoin de soins médicaux urgents ne doivent pas être à bord car ils peuvent mettre en péril la santé du reste de l'équipage. Un certificat médical est essentiel.
 36. La membre gouvernementale du Royaume-Uni a appuyé le texte proposé par le membre gouvernemental du Danemark. Il offre de la souplesse, quoique limitée. L'oratrice a pris note des observations du membre gouvernemental de l'Égypte et a souligné que les termes «pourra autoriser» figurant au paragraphe 8 signifient que c'est à l'autorité compétente de décider.
 37. Le vice-président armateur a appuyé le texte du paragraphe 8 proposé par le membre gouvernemental du Danemark.
 38. Le vice-président des gens de mer a indiqué que de plus amples éclaircissements s'imposent, notamment en ce qui concerne la limite des trois mois. Faut-il comprendre qu'il s'agit du «prochain» port disponible étant donné qu'il est probable que d'autres ports seront abordés avant trois mois? L'orateur a exprimé sa crainte que le texte original ne soit dilué. Si un navire n'a pas l'effectif minimum et qu'il est au port, il faut recruter un marin et s'assurer qu'il obtienne un certificat médical à la première occasion possible.
 39. Le membre gouvernemental du Danemark a fait remarquer que le libellé proposé pour le paragraphe 8 ne se réfère pas aux nouveaux marins mais à ceux qui disposaient déjà d'un certificat médical satisfaisant. La limite de trois mois offre une certaine souplesse, et elle

devrait normalement suffire pour que le marin puisse retourner dans son pays et obtenir le certificat médical requis d'un médecin qu'il connaît.

40. Le président a proposé que le nouveau libellé du paragraphe 8 tel que formulé par le membre gouvernemental du Danemark soit renvoyé au Comité de rédaction et amendé comme il se doit.
41. Le président s'est ensuite référé aux préoccupations des armateurs concernant le champ d'application, indiquant que la convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987, couvre la question du champ d'application et définit les termes «gens de mer» ou «marin».
42. Le vice-président du groupe des armateurs a indiqué que la question du champ d'application suscite de nombreuses préoccupations. Il n'est pas nécessaire d'exiger un examen médical de ceux qui ne font pas partie de l'équipage. Des personnes peuvent être recrutées pour exécuter une tâche spécifique pendant un temps limité tout en résidant dans le port ou dans le voisinage du port. En outre, une telle pratique ne ferait qu'imposer une charge excessive aux autorités.
43. Le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré que c'est aux armateurs qu'il incombe de définir des termes tels que «port» ou «zones côtières». Il s'agit de garantir que chacun, dans le secteur de la navigation maritime, soit couvert par une norme minimale.
44. Le vice-président du groupe des armateurs s'est référé à l'article 2 de la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, ainsi libellé:

Sous réserve des mesures qui devraient être prises pour s'assurer que les personnes ci-dessous énumérées jouissent d'une bonne santé et ne présentent aucun danger pour la santé des autres personnes à bord, la présente convention s'applique à toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire, à l'exception:

- a) d'un pilote qui n'est pas membre de l'équipage;
- b) des personnes employées à bord par un employeur autre que l'armateur, à l'exception des officiers ou opérateurs de radio au service d'une compagnie de radiotélégraphie;
- c) des dockers itinérants qui ne sont pas membres de l'équipage;
- d) des personnes employées dans les ports, qui ne sont pas employées habituellement en mer.

L'essentiel du texte cité correspond aux objectifs des armateurs.

45. Le vice-président du groupe des gens de mer s'est dit prêt à examiner le texte cité, mais a signalé qu'il a des réserves quant à l'idée d'exclure du champ d'application de cet instrument des travailleurs employés à temps complet ou à temps partiel. Ils peuvent participer à des opérations d'entretien journalières, comme le font notamment les personnels chargés d'effectuer des réparations sur le navire. Cela dit, il peut être nécessaire, dans certaines circonstances, de faire appel aux services spécialisés d'autres personnels. La distinction doit être clairement établie. Le groupe des gens de mer s'opposera à toute proposition visant à les exclure.
46. Le vice-président des armateurs fait remarquer que, vu l'article 2 b) de la convention n° 73, il apparaît que certaines catégories de personnel ne sont plus concernées mais que de nouvelles doivent être prises en considération. L'intention principale demeure, à savoir que les personnes employées pour une courte durée ne peuvent être dispensées de fournir un certificat médical qu'à la condition qu'elles ne présentent aucun risque pour la santé de l'équipage.

47. Le président et la conseillère spéciale de la commission ont résumé le débat. Une note explicative couvrant les questions soulevées sera préparée par le secrétariat et envoyée au comité de rédaction en même temps que le texte proposé par le membre gouvernemental du Danemark. Ce texte, tel qu'il sera libellé par le comité de rédaction, sera ensuite soumis à la commission pour un complément de discussion et d'examen.

48. Le Comité de rédaction a proposé de remplacer le paragraphe 8 par le texte suivant:

Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente pourra autoriser une personne à travailler sans certificat médical valable jusqu'au prochain port d'escale où elle pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que:

- a) la durée de cette autorisation n'excède pas trois mois;
- b) la personne concernée soit en possession d'un certificat médical expiré, mais de date récente.

49. Le vice-président du groupe des armateurs a dit que le texte était bon. En ce qui concerne le point a), toutefois, le délai de trois mois est trop restrictif. Un délai plus long serait préférable.

50. Le vice-président du groupe des gens de mer a dit qu'il est plus important d'exiger l'obtention d'un certificat au prochain port d'escale que de donner la possibilité de dépasser le délai de trois mois sans certificat. Ce délai est largement suffisant.

51. Le membre gouvernemental de la Norvège a proposé que l'on prévoie qu'un certificat médical soit obtenu au prochain port d'escale ou dans un délai de trois mois, selon ce qui se présente en premier.

52. Le président a dit que la disposition est claire et qu'un certificat médical devrait être obtenu au prochain port d'escale. Le délai vise seulement à couvrir les cas où cela ne serait pas possible. A la lumière de cette explication, le texte a été adopté.

Réglementation 1.3 – Formation et qualifications

53. Le président a lu le passage suivant d'une lettre de l'Organisation maritime internationale en date du 9 juin 2004, adressée au Directeur général du BIT:

Le Sous-comité des normes de formation et de veille (STW) a décidé, à sa 35^e session (26-30 janvier 2004), que la question des compétences des matelots pouvait figurer dans la Convention STCW, et a différé l'examen des propositions liminaires concernant le développement des compétences des matelots jusqu'à ce que les résultats de la Conférence technique maritime préparatoire de l'OIT soient disponibles. Lorsqu'il a examiné l'avis du Sous-comité STW, le Comité de la sécurité maritime s'est avisé, à sa 78^e session (12-21 mai 2004), qu'il n'y a pas actuellement de normes internationales sur les compétences des matelots autres que celles concernant leur aptitude physique au travail. Le comité a considéré que l'OMI est l'organisme approprié pour traiter des normes concernant les compétences des matelots, à l'exception des cuisiniers de navire, et il a chargé le secrétariat de faire part de sa décision à l'OIT pour examen par la CTMP...

54. Il y a eu débat sur l'opportunité de consentir à ce que l'entière responsabilité de la formation et des qualifications des gens de mer soit transférée à l'OMI, ou d'associer à l'exercice les services du Comité mixte OMI/OIT sur la formation, ainsi que l'ont proposé les armateurs. Il convient de donner à l'OMI des instructions claires et d'assurer une phase de transition en douceur.

-
- 55.** Un consensus est apparu, à savoir, ainsi qu'il découle de la lettre de l'OMI reproduite ci-dessus, que toutes les références à la formation et aux qualifications figurant dans la réglementation 1.3 (à l'exception de celles concernant les cuisiniers de navire) peuvent être traitées par l'OMI, par l'intermédiaire de son Sous-comité des normes de formation et de veille, compte tenu des dispositions de la Convention STCW et du Code ISM. Il est opportun que le Comité mixte OMI/OIT sur la formation participe à l'exercice, ne serait-ce que pour veiller à ce que le transfert d'une organisation à l'autre s'opère en douceur, afin qu'aucun marin ne soit privé de la possibilité d'accéder aux dispositions relatives à la formation et aux qualifications. Il a également été observé qu'il n'est pas possible d'expédier la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, sans avoir dûment réfléchi à la question.
- 56.** Le président a souligné que la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, ne disparaîtra pas du simple fait que les dispositions de cette partie de l'instrument soient transférées à l'OMI, ajoutant que le BIT devrait trouver une solution.
- 57.** Le représentant de l'Organisation maritime internationale (OMI) a fait savoir que le Comité de la sécurité maritime, à sa 78^e session, a noté que son Sous-comité des normes de formation et de veille (STW) a reporté l'examen des propositions préliminaires sur les compétences des matelots jusqu'aux résultats de la Conférence technique maritime préparatoire (CTMP). Des dispositions sur les compétences des matelots pourraient être incluses dans la Convention STCW. A l'heure actuelle, il n'existe pas d'autres normes internationales que celles prévues pour les matelots qualifiés. Le Sous-comité STW était convenu que l'OMI est l'organe approprié pour traiter des compétences des matelots (à l'exception des cuisiniers), et le Secrétaire général de l'OMI a fait parvenir une lettre au Directeur général du BIT à ce sujet. A la suite de la CTMP, le Comité de la sécurité maritime, à sa 79^e session, donnera instruction au Sous-comité STW, au cours de sa réunion du 1^{er} au 10 décembre 2004, d'étudier cette question et ses éventuelles implications pour les normes de formation des matelots. Il pourra alors fournir des indications sur la meilleure voie à suivre, y compris les arrangements transitoires, le cas échéant. L'orateur a proposé que la CTMP fournisse des indications claires que le comité et le sous-comité compétents de l'OMI pourront ensuite examiner.
- 58.** Le président a proposé qu'un petit groupe de rédaction soit mis sur pied, sous la conduite de la membre gouvernementale des Etats-Unis, en vue de déterminer les conditions précises du transfert de la réglementation 1.3 à l'OMI.
- 59.** Le vice-président du groupe des armateurs a accepté la proposition mais a averti que rien du contenu des dispositions ne devra se perdre à l'occasion du transfert d'une organisation à l'autre. Les conséquences juridiques de ce transfert doivent également être examinées. L'OMI devrait traiter de la formation à certaines fonctions à bord, et par exemple de la formation des matelots qualifiés, mais aussi d'autres catégories exécutant des fonctions similaires à bord.
- 60.** Le vice-président du groupe des gens de mer a aussi appuyé la création d'un petit groupe de travail. Rédiger le mandat du transfert demandera un certain travail. Il est important que certaines dispositions minimales ne se perdent pas dans le processus.
- 61.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a demandé si des amendements au texte qui figurera dans la convention peuvent encore être proposés, ou si le groupe de travail s'en chargera. Elle s'est demandé s'il ne fallait pas soumettre ces amendements maintenant.
- 62.** Le président a proposé que la commission attende les résultats du groupe de travail, après quoi d'autres questions pourront être soulevées auprès de la Commission d'organisation des travaux.

-
- 63.** La présidente du groupe de travail sur le transfert des prescriptions concernant la formation et les qualifications des gens de mer de l'OIT à l'OMI a présenté l'état des travaux accomplis sous trois rubriques: nouveau texte proposé à la commission au sujet du transfert; modalités de ce transfert; traitement de la réglementation 1.3, de la norme A1.3 et du principe directeur B1.3. L'oratrice a commencé par la question la moins controversée.
- 64.** Premièrement, concernant les modalités du transfert, la présidente du groupe a déclaré qu'un mécanisme de l'OMI existe déjà, à savoir celui prévu par le Sous-comité des normes de formation et de veille (STW), qui prévoit d'étudier cette question au cours de sa 36^e réunion, en janvier 2005, si l'offre faite par le BIT dans la lettre du 9 juin 2004 (déjà lue à la commission) reçoit une réponse positive. Le groupe de travail a estimé que le Sous-comité STW constitue le meilleur mécanisme et ne voit pas de raison à une participation du Comité mixte OIT/OMI sur la formation. Le président a ouvert le débat sur ce point.
- 65.** Le vice-président du groupe des armateurs s'est dit satisfait de la proposition du groupe de travail, qu'il juge plus pratique. Le vice-président du groupe des gens de mer a donné son accord, et, en l'absence d'objections de la part des membres gouvernementaux, le président a annoncé qu'il y a accord au sein de la commission sur le mécanisme de transfert.
- 66.** La présidente du groupe de travail a ensuite lu le texte proposé concernant le transfert, ainsi libellé:

*Transfert de l'OIT à l'OMI de la question de la formation
et des qualifications des gens de mer*

1. La commission reconnaît que l'établissement des prescriptions concernant la formation des gens de mer relève de l'Organisation maritime internationale (OMI), en particulier de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), telle que modifiée.
 2. La commission convient du transfert à l'OMI des principes de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946.
 3. La commission convient en outre que les prescriptions concernant la formation et les qualifications des matelots seront transférées à l'OMI pour inclusion dans la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), telle que modifiée.
 4. Les termes «matelots qualifiés» figurant dans différents instruments de l'OIT, il serait opportun que l'OMI y fasse dûment référence/en donne une définition pertinente lorsqu'elle établira les prescriptions appropriées relatives à la formation des matelots.
 5. La commission recommande que l'OMI aborde les questions suivantes lorsqu'elle établira les prescriptions [obligatoires] [appropriées] relatives à la formation et aux qualifications des matelots à inclure dans la Convention STCW.
 - a) Prescriptions en matière de formation garantissant que le matelot a atteint le niveau de compétence requis pour assumer les tâches et les responsabilités afférentes au poste qu'il occupe à bord du navire.
 - b) Evaluation visant à s'assurer que la formation dispensée garantit que le matelot a atteint le niveau de compétence voulu.
 - c) Délivrance par l'autorité compétente d'un brevet ou autre pièce justificative indiquant que le matelot a été formé, évalué et jugé apte à assumer les tâches et les responsabilités afférentes au poste qu'il occupe à bord du navire.
- 67.** La présidente du groupe de travail a expliqué que la référence à la convention n° 74 qui figure dans le paragraphe 2 reflète le souhait du groupe d'insister sur les principes (et non pas sur le contenu) de la convention. Elle a expliqué que la commission doit choisir entre les options entre crochets (obligatoires ou appropriées) au paragraphe 5. Au sein du groupe

de travail, les membres gouvernementaux préfèrent «appropriées» et ceux du groupe des gens de mer le mot «obligatoires». Au paragraphe 4, en ce qui concerne l'utilisation des termes «matelots qualifiés» (utilisés dans les conventions de l'OIT antérieures à l'introduction de l'expression «gens de mer/marins»), le groupe de travail a estimé que ceci doit être laissé à l'appréciation de l'OMI.

- 68.** Le vice-président du groupe des armateurs a déclaré préférer le terme «appropriées» au paragraphe 5.
- 69.** Le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré que, par «matelots qualifiés», il faut assurément entendre «gens de mer qualifiés», c'est-à-dire les femmes et les hommes qui travaillent dans l'industrie maritime. En ce qui concerne le texte entre crochets du paragraphe 5, il a indiqué la préférence de son groupe pour «appropriées», terme qui apparaît déjà dans le paragraphe 4 (prescriptions appropriées relatives à la formation et aux qualifications des matelots). Il a fait remarquer qu'une fois ces dispositions incorporées dans les conventions de l'OMI, elles deviendront de toute façon obligatoires.
- 70.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a demandé la suppression des deux termes «appropriées» et «obligatoires», estimant inutile de retenir ces deux concepts à ce stade du projet recommandé. Il a été soutenu par les membres gouvernementaux de la France et du Royaume-Uni, ainsi que par le groupe des armateurs.
- 71.** Le vice-président du groupe des gens de mer a réaffirmé la préoccupation de son groupe sur ce point: s'il y a un risque quelconque qu'une disposition perde son statut obligatoire au cours du transfert (par exemple si elle est placée dans un instrument non contraignant de l'OMI), alors il est essentiel que la commission veille à ce que toute la force des conventions de l'OIT demeure intacte. Le groupe des gens de mer se réserve le droit de revenir sur cette question à la Conférence maritime.
- 72.** Le président a résumé la discussion en déclarant qu'à ce stade la commission doit conserver les termes «matelots qualifiés», et il a annoncé la suppression des termes «obligatoires» et «appropriées» dans le paragraphe 5, sur la base des indications fournies par les membres.
- 73.** La présidente du groupe de travail a abordé la dernière partie de son rapport: traitement de la réglementation 1.3, de la norme A1.3, et du principe directeur B1.3. Elle a présenté les trois options élaborées par le groupe de travail ainsi que la recommandation invitant le secrétariat à examiner la situation juridique des dispositions de la convention n° 74 au cours du transfert. Les trois options se présentaient comme suit:

OPTION 1

Remplacer la réglementation 1.3 existante par le texte suivant:

Les marins doivent être formés, titulaires d'un certificat de capacité ou qualifiés à un autre titre, conformément aux instruments de l'Organisation maritime internationale.

Supprimer le texte actuel de la réglementation et les parties correspondantes A et B du code.

OPTION 2

Ne conserver que le paragraphe 1 et modifier le paragraphe 3.

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions. (C53A3/1 modifié)

2. Les brevets et formations conformes aux instruments adoptés par l'Organisation maritime internationale seront considérés comme répondant aux prescriptions du paragraphe 1.

Supprimer le texte actuel de la réglementation et les parties correspondantes A et B du code.

OPTION 3

Conserver les trois paragraphes de la réglementation 1.3 et modifier le paragraphe 3.

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions. (C53A3/1 modifié)

2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires [et s'ils possèdent la formation éventuellement exigée par les prescriptions nationales pour le poste qu'ils occupent à bord des navires].

3. Les brevets et formations conformes aux instruments adoptés par l'Organisation maritime internationale seront considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2.

Supprimer le reste du texte se trouvant actuellement dans la réglementation et dans les parties A et B du code.

RECOMMANDATION

Il conviendrait de demander au secrétariat d'examiner la situation juridique de la convention n° 74 de l'OIT durant cette transition.

- 74.** La présidente du groupe de travail a expliqué que les gouvernements préfèrent l'option 1; l'option 2 a été proposée par le groupe des armateurs, car elle laisse ouverte la possibilité de discuter de l'importante question du champ d'application; enfin, l'option 3 a été proposée par le groupe des gens de mer.
- 75.** Le vice-président du groupe des armateurs a déclaré que son groupe maintient sa préférence pour l'option 2.
- 76.** Le vice-président des gens de mer a déclaré que son groupe ne voit pas de raison de changer la proposition du projet recommandé qui couvre certaines questions en instance. Néanmoins, il a indiqué que, si le texte de l'option 3 crée des problèmes pratiques, son groupe est prêt à reconsidérer sa position en acceptant la suppression du texte entre crochets. Il s'agit de garantir que le texte soit d'une grande portée et universellement applicable. La préoccupation du groupe est toujours de parvenir à un texte couvrant à la fois la sécurité individuelle à bord et la sûreté du point de vue des besoins du navire.
- 77.** La membre gouvernementale de l'Egypte s'est dite favorable au texte des armateurs.
- 78.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a déclaré qu'étant donné que la plus grande partie du texte de la réglementation 1.3 dans le projet recommandé n'est pas entre crochets, son gouvernement est d'avis que l'option 1 est suffisante. Cependant, l'option 1 ou l'option 2 ne posent pas de réel problème, si ce n'est que le paragraphe 2 de l'option 2 renvoie au paragraphe 1, et ne satisfait donc pas à l'objectif des armateurs d'inclure une disposition concernant la formation des travailleurs à bord qui ne sont pas des marins (par exemple les médecins).
- 79.** Le vice-président du groupe des gens de mer a souligné qu'il faut distinguer, dans ce contexte, la qualification et la formation à la sécurité individuelle. Etre qualifié signifie connaître les caractéristiques d'un navire donné, par exemple l'emplacement des issues de secours; être formé à la sécurité individuelle, signifie savoir utiliser les équipements de protection, par exemple. Les marins ont droit à une formation à la sécurité individuelle.
- 80.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a lu les dispositions détaillées du chapitre VI de la Convention STCW de l'OMI concernant les situations d'urgence, la prévention des accidents du travail, les soins médicaux et la survie, et en particulier celles concernant la

«familiarisation et la formation en matière de sécurité» qui se rapportent aux techniques individuelles de survie; elle a également lu les prescriptions concernant l'enseignement de base en matière de sécurité. L'oratrice a demandé si le groupe des gens de mer pourra se satisfaire d'une référence aux dispositions détaillées concernant la familiarisation et la formation en matière de sécurité.

- 81.** Le vice-président des gens de mer a déclaré que son groupe cherche tout simplement à introduire dans le projet de convention consolidée une référence précisant ce qu'il faut entendre par sécurité individuelle à bord.
- 82.** Le membre gouvernemental du Ghana s'est déclaré d'accord avec les paragraphes 1 et 2 de l'option 3 préconisée par les gens de mer, à l'exception du texte entre crochets, qu'il juge inutile et qui risque d'empêcher les autres marins non nationaux de bénéficier d'une formation à la sécurité individuelle.
- 83.** Le vice-président du groupe des gens de mer a accepté de supprimer le texte entre crochets pour aller de l'avant.
- 84.** Le président a proposé que l'on conserve l'option 3, qui représente le texte parvenu à maturité élaboré par le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, et que l'on supprime le texte entre crochets. La commission a accepté cette proposition.
- 85.** Le président a rappelé que trois options ont été proposées. L'option 1 n'a recueilli aucun soutien; le groupe des armateurs a appuyé l'option 2; le groupe des gens de mer et le groupe gouvernemental ont appuyé l'option 3. Chacun des groupes a maintenu sa position.
- 86.** Le président a proposé que le texte soit libellé comme suit:
1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.
 2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.
 3. Les brevets et formations conformes aux instruments adoptés par l'Organisation maritime internationale seront considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2.
- 87.** En réponse à une demande du membre gouvernemental du Danemark, le président a fait remarquer que la norme A1.3 n'existe plus, car elle a été supprimée. Seul le paragraphe 9 de cette norme a été maintenu et déplacé pour être inséré dans la norme A2.8.
- 88.** Le vice-président du groupe des gens de mer a fait observer que les armateurs se préoccupent du problème de la formation initiale des gens de mer. Ceux-ci pourraient commencer à travailler sans participer à un stage de formation. Cependant, la formation devrait leur être dispensée vers le début de leur emploi. Les gens de mer seraient d'accord pour que cette disposition soit incluse dans le rapport.

Norme A1.3 – Formation et qualifications

Paragraphe 2, 8 et 9

- 89.** Le vice-président des gens de mer a déclaré que son groupe a l'intention de soulever la question de la formation et de l'orientation professionnelles d'une façon non définitive ni excessivement prescriptive, mais qui permette une discussion ouverte. Les conventions de

l'OMI ne traitant pas des cuisiniers ni des traiteurs, le paragraphe 8 pourrait être transféré dans la partie du texte recommandé relatif à ces questions. Le paragraphe 9, qui concerne l'organisation des carrières, ainsi que le principe directeur B1.3.1 (planification professionnelle et formation en cours d'emploi) pourraient être transférés dans la réglementation 2.8.

90. Le vice-président du groupe des armateurs a demandé des précisions sur le statut du document contenant le nouveau texte proposé par le groupe de travail qui, à la page 3, prévoit de «Supprimer le reste du texte figurant actuellement dans la réglementation et sous les parties A et B du code» ainsi que le reste du texte ne figurant pas entre crochets. En d'autres termes, puisque tant les armateurs que les gens de mer ont donné leur consentement, la question est déjà réglée.
91. La membre gouvernementale des Etats-Unis, en réponse à la suggestion de l'orateur précédent, a souligné que les trois options du nouveau texte proposé couvrent déjà le paragraphe 2 de la norme A1.3. Elle a donc suggéré de le supprimer. La Convention STCW de l'OMI traite déjà des chefs mécaniciens, des officiers du pont et maintenant des matelots, ce qui ne laisse que la question du champ d'application à examiner. Dans un esprit de compromis, elle a proposé que la norme A1.3, paragraphe 9, et le principe directeur B1.3.1 (planification professionnelle et formation en cours d'emploi) soient transférés dans la réglementation 2.8 ou la norme A2.8.
92. Le groupe des gens de mer a dit accepter que l'on supprime le paragraphe 2 de la norme A1.3. A propos du paragraphe 9 de cette norme, le vice-président des gens de mer a indiqué que, comme pour l'organisation des carrières, la planification professionnelle s'applique à tous les gens de mer. Il y a lieu de transférer cette disposition dans la réglementation 2.8, certaines questions telles que l'orientation destinée aux graisseurs et aux matelots qualifiés qui souhaitent devenir chefs mécaniciens et officiers du pont ayant davantage leur place dans le principe directeur B2.8. A propos du paragraphe 8, alors que la Convention STCW contient des références à la formation initiale et à la formation continue, elle ne dit rien des cuisiniers et des traiteurs. Leur cas pourrait être abordé dans les dispositions du projet recommandé concernant ces deux catégories.
93. A propos des propositions offertes dans un esprit de coopération et de compromis, le vice-président armateur a déclaré qu'il est prêt à laisser la question ouverte à ce stade mais qu'il préfère voir des propositions écrites avant de s'engager en quoi que ce soit.
94. Le président a proposé que la commission renvoie la norme A1.3, paragraphe 9, et le principe directeur B1.3.1 au comité de rédaction, en lui demandant de trouver un libellé approprié compte tenu de l'avancement de ses travaux sur la réglementation 2.8.
95. Le membre gouvernemental du Danemark, se référant aux deux dispositions qu'il est proposé de renvoyer au comité de rédaction, a souhaité qu'il soit précisé que l'obligation d'un membre ne concerne que les gens de mer domiciliés dans l'Etat de ce Membre et que l'Etat du pavillon n'est pas tenu de former les marins étrangers. Il a demandé que l'on ajoute cela lorsque la disposition sera envoyée au comité de rédaction.
96. Rappelant que ces dispositions doivent être transférées dans la réglementation 2.8, le président a lu la partie de la disposition qui spécifie «tous les gens de mer domiciliés sur le territoire d'un Membre».
97. Le vice-président armateur, répondant à l'intervention du membre gouvernemental du Danemark, a jugé problématique la suggestion que l'éducation et la formation ne soient offertes que sur le territoire où les gens de mer sont domiciliés. L'orateur a indiqué que son groupe souhaite approfondir la question et a suggéré que la commission revienne dessus ultérieurement.

-
- 98.** Le président a déclaré qu'il ne soumettra pas le texte au comité de rédaction tant que la commission n'aura pas revu la question.

Paragraphe 8

- 99.** Le vice-président du groupe des gens de mer a rappelé que cette question est couverte par la Convention STCW sur la formation. Son groupe a estimé qu'il convient d'en débattre dans le cadre de l'examen général de la réglementation 2.8. Le vice-président des armateurs s'est déclaré d'accord avec le groupe des gens de mer.
- 100.** Le président a déclaré qu'il prend acte que le paragraphe 8 de la norme A1.3 n'est pas nécessaire, et il a été décidé de le supprimer.
- 101.** Le vice-président du groupe des gens de mer a approuvé la suppression du paragraphe 8.

Paragraphe 9

- 102.** Le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré que le paragraphe 9 devrait être transféré dans la norme A2.8 [Continuité] [Organisation des carrières et régularité] de l'emploi. La responsabilité de l'organisation des carrières incombe en dernier ressort à l'autorité compétente du territoire. L'Etat du pavillon et l'armateur ont aussi un rôle à jouer, en particulier à l'égard des salariés de longue date. Il faut élaborer un nouveau libellé qui se réfère aux consultations entre gens de mer et armateurs à propos de l'organisation des carrières.
- 103.** Le vice-président armateur a approuvé cette proposition.
- 104.** La membre gouvernementale des Etats-Unis, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux, a approuvé le transfert du paragraphe 9 de la norme A1.3 dans la norme A2.8, étant entendu qu'il s'applique aux gens de mer domiciliés sur le territoire du Membre.
- 105.** Le vice-président des gens de mer a approuvé cet éclaircissement.
- 106.** Les membres gouvernementaux de l'Afrique du Sud et du Danemark ont exprimé des réserves, annonçant qu'ils feront des commentaires lorsque le projet de nouveau texte sera disponible.
- 107.** Le membre gouvernemental de la République de Corée, après avoir exprimé des réserves sur le texte, a suggéré d'insérer «s'il y a lieu» après «formation permanente». S'est ensuivie une discussion à propos des termes «y compris en matière de formation [permanente]» dans le paragraphe 9. Il a été décidé de faire figurer les termes «formation permanente s'il y a lieu» dans la norme et dans le principe directeur correspondant.
- 108.** Pour résumer le débat, le président a indiqué que les crochets du paragraphe 9 de la norme A1.3 ainsi que les accolades du principe directeur B1.3.1 sont supprimés et que le texte est transféré dans la norme A2.8 et le principe directeur B2.8 respectivement. Il a demandé aux partenaires sociaux de fournir un nouveau libellé.

Paragraphe 9

(et principe directeur B1.3 – Formation et qualifications)

- 109.** Le président a rappelé la décision tendant à transférer ce principe directeur à la réglementation 2.8. Deux questions se posent: son emplacement et une proposition du groupe des gens de mer.

-
- 110.** Le vice-président des gens de mer a proposé d'ajouter au paragraphe 9 de la norme A1.3, après le membre de phrase «après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées», le membre de phrase «et les Etats Membres concernés». Il s'agit là de la responsabilité de l'autorité compétente de l'Etat territorial, mais il y aurait lieu de consulter l'Etat du pavillon concerné pour s'assurer que les programmes de formation nationaux bénéficient de son appui. Cette formule répondrait à la nécessité de trouver une solution globale.
- 111.** Le groupe des armateurs ne s'est pas opposé à cette proposition, mais a suggéré de supprimer le mot «permanente».
- 112.** Le membre gouvernemental du Danemark a déclaré qu'on ne pouvait demander à son gouvernement de définir sa politique en consultation avec d'autres Etats. Sa remarque a obtenu l'appui des membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la Norvège et des Pays-Bas.
- 113.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a également appuyé l'objection danoise, déclarant que, dans la réglementation 2.8, la responsabilité s'appliquait aux gens de mer domiciliés sur le territoire du Membre. Il a obtenu l'appui du membre gouvernemental des Etats-Unis.
- 114.** Le membre gouvernemental du Canada, qui a siégé au Comité de rédaction, a dit estimer que les gouvernements devraient examiner la disposition en l'état sans modification.
- 115.** Le vice-président des gens de mer s'est opposé à une objection que son groupe considère comme spécieuse et a maintenu sa position antérieure, soutenant que les mécanismes des relations entre les Etats du pavillon et les pays fournisseurs de main-d'œuvre sont bien connus. Pour prendre un exemple, les besoins de formation professionnelle d'un officier subalterne d'un pays fournisseur de main-d'œuvre travaillant à bord d'un navire d'un Etat du pavillon devraient être reconnus, et des consultations devraient être menées entre les deux Etats intéressés. Si des Etats souhaitent employer des gens de mer provenant des pays fournisseurs de main-d'œuvre, ils doivent se comporter de manière responsable envers eux.
- 116.** Le président a fait part de sa décision de transférer le texte à la réglementation 2.8 et de demander au Bureau de lui trouver la place voulue.

Réglementation 1.4 – Recrutement et placement

Champ d'application de la réglementation 1.4

- 117.** Le vice-président du groupe des armateurs a déclaré que la question est de savoir si certains travailleurs à bord de navires, notamment les artistes exécutants interprètes, les scientifiques et les médecins, doivent être inclus dans le champ d'application de la réglementation 1.4. Cette question se pose plus particulièrement pour les navires à passagers et pour ceux sur lesquels se déploient des activités scientifiques ou se donnent des spectacles.
- 118.** Le vice-président du groupe des gens de mer a fait remarquer que, si ces personnes sont recrutées directement, cela ne pose aucun problème dans la mesure où il est peu probable qu'elles soient contraintes d'accepter un prélèvement de 40 pour cent de leurs honoraires au titre des frais d'agence, comme c'est le cas pour de nombreux marins. Le but est d'assurer une protection aux personnes qui n'en ont pas dans un secteur particulièrement déréglementé opérant dans un environnement mondialisé. Si ces travailleurs sont exploités en mer pendant de longues périodes et ne sont pas protégés, il convient que le projet

recommandé s'applique à eux. Le problème évoqué constitue une exception qui ne dilue pas la réglementation.

- 119.** Après un débat sur la nécessité de distinguer entre les emplois spécifiques des gens de mer et les autres ou sur la question de savoir si toute personne travaillant sur un navire est un marin, le président a rappelé à la commission que, comme le définit l'article II, «gens de mer» ou «marin» désigne les «personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique». Il a proposé, à titre de compromis acceptable, que soit retenue la définition de gens de mer ou marin figurant dans la convention n° 179. Cette proposition a été acceptée.

Paragraphe 3

- 120.** Le vice-président du groupe des armateurs a souligné que ce ne sont pas toujours les mêmes services de recrutement et de placement qui engagent certaines catégories de personnel sur les navires à passagers, comme pour les autres navires et que, par conséquent, certaines dispositions mentionnées ici n'ont pas leur place. Il faut limiter le champ d'application. Le paragraphe 3 de la réglementation 1.4 devrait être supprimé car ces dispositions figurent déjà dans la norme A1.4 – Recrutement et placement, au paragraphe 5.
- 121.** La conseillère spéciale de la commission a expliqué que la structure de la convention peut être considérée comme hiérarchique. Ce sont les articles, à un niveau supérieur, qui font «autorité». Les droits spécifiques sont ensuite abordés dans les réglementations qui sont reprises dans les normes. Cela peut paraître répétitif lorsque, ce qui est parfois le cas, le libellé des normes reprend un texte déjà autorisé. Les articles et les réglementations sont le fondement de la convention et ne peuvent être modifiés que par la procédure officielle d'amendement. En revanche, il sera plus aisé d'amender et de mettre à jour les normes en recourant à la procédure simplifiée. Le libellé actuel du paragraphe 3 a été proposé par les gens de mer à Nantes, et c'est le groupe de haut niveau qui a décidé de l'inscrire entre crochets dans la réglementation 1.4.
- 122.** Le vice-président armateur a retiré sa proposition de supprimer le paragraphe 3 et proposé de le remplacer par le libellé suivant: «Les Membres doivent s'assurer que les services de recrutement et de placement qui opèrent sur leur territoire sont soumis à une inspection et un contrôle conformément aux normes du code.»
- 123.** Le vice-président du groupe des gens de mer a fait remarquer qu'ils ont l'obligation de veiller à ce que la main-d'œuvre ne soit pas exploitée. Il existe des listes noires de gens de mer qui se sont battus pour leurs droits. Dans certains cas, les agences de recrutement et de placement confisquent jusqu'à 30 pour cent du salaire des gens de mer. Cet aspect, l'un des pires dans le secteur, exige rigueur et vigilance. La question de la certification est importante. S'il n'y a pas de certification, un Etat n'a aucun moyen de contrôler la qualité des gens de mer qui naviguent sous son pavillon. Le nouveau texte proposé par le groupe des armateurs ne tient pas compte de cela.
- 124.** Le membre gouvernemental du Japon a appuyé l'idée de supprimer le paragraphe 3 de la réglementation 1.4 car il pose trop de problèmes. Cette disposition met l'Etat du pavillon dans une position très difficile car, concrètement, ce n'est pas toujours le gouvernement qui approuve et réglemente les services de recrutement. Le recrutement se fait souvent dans le pays fournisseur de main-d'œuvre. Or l'Etat du pavillon ne sait pas exactement comment ces services fonctionnent ou sont réglementés dans ce pays. L'orateur a proposé de supprimer également le paragraphe 8 de la norme A1.4.
- 125.** Le membre gouvernemental du Canada a déclaré que l'Etat du pavillon, l'Etat du port et l'Etat fournisseur de main-d'œuvre ont chacun leurs responsabilités. Aujourd'hui, il est

courant que, par exemple, une agence de recrutement canadienne recrute un marin chinois pour un bateau allemand. Il incombe à l'Etat du pavillon de faire appliquer la réglementation, mais uniquement pour les services de recrutement et de placement fournis à ses propres navires. Les agences peuvent opérer sur le territoire d'un pays mais non placer des gens de mer sur des navires battant pavillon de ce pays. L'orateur a appuyé le vœu exprimé par les gens de mer que ce paragraphe soit maintenu, mais il a demandé que l'on crée un groupe de travail pour examiner cette question.

- 126.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a déclaré que son pays aurait du mal à assurer le contrôle et l'application des dispositions si les agences recrutent des gens de mer pour des bateaux battant pavillon d'autres Etats.
- 127.** La membre gouvernementale du Brésil a fait savoir que son pays ne dispose pas de services privés de recrutement et de placement. Toutefois, il faudrait exiger que les agences qui opèrent sur leur propre territoire soient dotées de licences conformément aux réglementations établies. Dans ce contexte, le libellé du paragraphe 3 de la réglementation 1.4 devrait insister sur la nécessité d'assurer l'égalité des droits à l'emploi pour tous les marins.
- 128.** La membre gouvernementale de l'Inde a demandé que soit précisé de quelle «catégorie» de personnel à bord des navires il était question. Elle a indiqué que c'est un point fondamental, qui a aussi une incidence sur les salaires, la négociation collective et le rapatriement et qu'un éclaircissement s'impose à ce sujet, d'autant que des sanctions pourraient être infligées à un Etat Membre qui ne respecterait pas les dispositions de la convention.
- 129.** Le président a fait observer que la réglementation 1.4 doit être considérée en tenant compte du champ d'application de la convention dans son ensemble, lequel sera déterminé par les travaux de la commission n° 1.
- 130.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a fait part de sa préoccupation concernant le paragraphe 3 de la réglementation 1.4, soulignant que chaque Etat Membre a sa façon de réglementer ces agences. Il serait difficile d'exiger un agrément des agences de recrutement et de placement au Royaume-Uni, il s'agit là d'une question de principe. L'oratrice a souligné la nécessité de prévoir de la souplesse, tant dans l'approche que dans le libellé, de façon à autoriser d'autres formes de réglementation.
- 131.** Le membre gouvernemental du Danemark, tout en reconnaissant le bien-fondé des soucis exprimés par le Japon, a considéré que le projet de texte tel qu'il est libellé risque d'entraîner trop de contrôle bureaucratique. Il a proposé le compromis suivant: «Les Membres doivent exiger que tout service de recrutement et de placement privé qui sert à employer ou engager des gens de mer pour travailler à bord de navires battant leur pavillon soit situé dans un pays qui a ratifié cette convention ou la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996.» Ce libellé non seulement présente l'avantage d'être plus facile à ratifier mais aussi celui de ne pas exiger d'un pays qu'il demande une certification à d'autres pays. Le pays qui ratifie la convention ne pourrait recruter des gens de mer que dans des pays qui l'ont aussi ratifiée.
- 132.** Le membre gouvernemental de la France a appuyé la proposition du membre gouvernemental du Danemark qui ouvre de larges possibilités de recrutement. La France est habituée à ce genre de dispositions dans d'autres instruments et elle peut donc envisager un texte qui impose à l'Etat de certifier les agences de recrutement.
- 133.** Le membre gouvernemental du Ghana a lui aussi appuyé le texte de compromis proposé, soulignant la nécessité d'avoir une norme uniforme et mondialement applicable, compte

tenu de la prolifération des agences de recrutement et du fait que les pays en développement sont ceux qui connaissent le plus de problèmes à cet égard.

- 134.** Le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré qu'il lui fallait examiner plus avant ce libellé. Il ne s'agit pas de réécrire le droit international: les instruments de l'Organisation maritime internationale (OMI) font fortement appel aux obligations de l'Etat du pavillon et il ne serait pas judicieux de limiter ces obligations, qui permettent de conduire des audits internationaux. L'Etat qui ne garantirait pas un processus adéquat d'identification et de contrôle international abdiquerait ses responsabilités. La question des responsabilités est fondamentale, compte tenu notamment de l'environnement global, y compris la sécurité.
- 135.** Vu la diversité des réactions exprimées par les gouvernements, le vice-président armateur a jugé qu'il devient de plus en plus difficile de trouver une solution. Il a indiqué que le débat semble s'orienter sur la question du rôle de l'Etat du pavillon, et que son groupe est prêt à renvoyer le texte proposé au Comité de rédaction.
- 136.** Le président a fait remarquer qu'un groupe de travail a été constitué pour étudier la question conformément à une décision prise par le bureau de la commission et la Commission d'organisation des travaux. Ce groupe de travail sera constitué de quatre membres gouvernementaux (Canada, Chine, Libéria et Royaume-Uni), de deux représentants des armateurs et de deux représentants des gens de mer, et présidé par le membre gouvernemental du Royaume-Uni. Tout changement dans la réglementation entraînera des changements correspondants dans la norme. Le groupe de travail s'efforcera de parvenir à un texte de compromis. Le libellé proposé par le membre gouvernemental du Danemark pourrait servir de référence.
- 137.** La présidente du groupe de travail sur la réglementation 1.4 – Recrutement et placement a soumis pour examen à la commission le nouveau texte suivant pour le paragraphe 3:
3. En ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant leur pavillon, les Membres doivent exiger des armateurs qui recourent à des services de recrutement et de placement basés dans des pays qui n'ont pas ratifié la présente convention pour employer ou engager des gens de mer qu'ils s'assurent que ces services sont conformes aux normes établies dans le code dans la mesure où cela est raisonnablement réalisable.
- L'oratrice a déclaré que la raison d'être de ce texte est d'obtenir des Etats du pavillon qu'ils exigent des armateurs qu'ils contrôlent les agences de recrutement dans les pays qui n'ont pas ratifié la convention. Ce changement pourrait entraîner d'autres modifications dans des textes associés (par exemple le code de la réglementation 1.4, l'article V, paragraphe 5, le Titre 5) mais c'est un premier pas positif et une base pour l'approfondissement de la discussion.
- 138.** Le vice-président du groupe des armateurs a approuvé le texte proposé par le groupe de travail.
- 139.** Le vice-président des gens de mer l'a lui aussi approuvé, à l'exception des mots «dans la mesure où cela est raisonnablement réalisable». Le terme «raisonnablement» ne relève pas de la terminologie du BIT, et cette disposition énonce un objet et définit un but. Les buts ne doivent pas faire l'objet de réserves. Les problèmes pratiques que cela pourrait soulever doivent être traités dans les principes directeurs par exemple.
- 140.** Répondant à une question du groupe des armateurs, le vice-président du groupe des gens de mer a expliqué la logique du nouveau libellé proposé. Les gens de mer ne veulent pas que les Etats évitent de ratifier la convention parce que leurs gouvernements sont au courant de pratiques débouchant sur l'exploitation, de la façon décrite, des marins sur leur

propre territoire. Le nouveau libellé reflète la flexibilité que recherchent les armateurs. Il apparaîtra sous la norme A1.4 – Recrutement et placement, et viendra remplacer le paragraphe 8 existant.

141. La commission était saisie d'une proposition du Comité de rédaction:

Remplacer le paragraphe 3 par le texte suivant:

3. Concernant les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant leur pavillon, les Membres doivent exiger que les armateurs faisant appel à des services de recrutement et de placement basés dans des pays ou territoires dans lesquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent de la conformité de ces services avec les prescriptions énoncées dans le code.

142. Le vice-président du groupe des armateurs a appuyé les remarques, figurant dans le rapport, du membre armateur du Comité de rédaction, à savoir que les armateurs ne seraient pas en mesure de s'assurer que les agences de recrutement basées dans des pays n'ayant pas ratifié la convention sont conformes à toutes ses prescriptions. Il a donc proposé que, au minimum, on remplace dans le libellé proposé par le Comité de rédaction les termes «s'assurent de» par le terme «vérifient».

143. Le vice-président du groupe des gens de mer a dit qu'il préfère, par souci de cohérence, les termes «s'assurent de».

144. Le membre gouvernemental de la Norvège a dit qu'il préfère les termes «s'assurent de».

145. La membre gouvernementale des Etats-Unis a fait observer que les réglementations servent à poser les grands principes et obligations, et que le code traite des détails de la mise en œuvre. A cette fin, les termes «s'assurent de» sont peut-être préférables, mais l'intervenante a suggéré que le texte soit maintenu en sa forme actuelle.

146. La commission a décidé de conserver les termes «s'assurent de».

147. Le membre gouvernemental du Japon a proposé un sous-amendement afin d'insérer l'expression «conformément au code» après les termes «s'assurent de». Il a estimé que cette modification ferait clairement ressortir la responsabilité des armateurs. Ce sous-amendement n'a pas été appuyé ni discuté. Toutefois, le membre gouvernemental du Royaume-Uni a suggéré que ce principe soit consigné et qu'il soit suivi pour l'ensemble de la convention. La réglementation fixe le principe, la norme indique comment la réglementation est appliquée.

148. Le président a signalé que les Services juridiques du BIT avaient reçu une télécopie de la Fédération des employeurs d'Ukraine déclarant que le dialogue social mené au sujet des conventions n^{os} 166 et 179 avait permis de dégager une position commune sur les ratifications intempestives et de faire certaines propositions. Il a été décidé que cette télécopie n'était pas recevable parce qu'elle n'émane pas d'un membre de la commission et elle a été envoyée aux Services juridiques du BIT.

149. La commission a approuvé cette décision.

Norme A1.4 – Recrutement et placement

Paragraphe 2

150. Un membre du groupe des armateurs est convenu de supprimer les crochets.

-
151. Le vice-président du groupe des armateurs a approuvé.
 152. Le membre gouvernemental de l'Allemagne a demandé s'il ne convient pas de prendre une décision à propos des mots «[et] [ou]».
 153. Le président a déclaré que cela pourrait signifier «et/ou» mais que la commission peut aussi choisir entre les deux options.
 154. Le membre gouvernemental du Libéria est convenu avec le président que «et/ou» est l'interprétation correcte.
 155. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a proposé que, par souci de clarté, le mot «ou» soit utilisé pour toutes ces options.
 156. La commission est convenue de supprimer les crochets ainsi que le mot «et».

Paragraphe 4 b)

157. Rappelant les longs débats sur ce point lors de la discussion consacrée à la convention n° 185, le vice-président du groupe des armateurs s'est dit favorable à l'inclusion de la phrase entre crochets «document personnel de voyage», le coût afférent à ce document devant être à la charge des gens de mer.
158. Tout en concédant qu'il n'est pas souhaitable de rouvrir le débat, le vice-président du groupe des gens de mer a néanmoins fait remarquer qu'il ne s'agit pas d'un coût fixe, que les documents personnels de voyage sont déjà coûteux et que leur coût va probablement augmenter encore, eu égard aux exigences croissantes de sécurité associées à ce secteur. A l'inverse, les documents à renouvellement occasionnel tels que les passeports et les documents nationaux de gens de mer sont d'un coût raisonnable.
159. La membre gouvernementale du Royaume-Uni a fait observer que les documents personnels de voyage sont mentionnés dans la convention n° 179; cependant, les pièces d'identité de gens de mer, dont il est question dans la convention n° 185, ne sont pas des documents de voyage. Elle a demandé au Bureau de préciser si c'est des pièces d'identité de gens de mer qu'il s'agit ici.
160. Le vice-président du groupe des gens de mer a demandé d'autres éclaircissements au sujet des documents d'identité des marins, et des visas en particulier. Certains pays imposent un visa individuel pour les marins, alors qu'auparavant seul un visa collectif pour l'équipage était requis. Il faut donc aussi aborder la question des visas.
161. Le président a indiqué qu'une discussion complète sur cette question a été suspendue dans l'attente de la proposition du Comité de rédaction; deux questions peuvent néanmoins être décidées car elles ont trait à la réglementation 1.5 – Pièce d'identité des gens de mer, et à la norme A1.4, paragraphe 4 b), où il est question d'un document personnel de voyage.
162. Le vice-président du groupe des armateurs a reconnu que les marins devaient assumer le coût d'un document personnel de voyage mais également que le texte devrait clairement indiquer que les armateurs doivent supporter les frais de visas.
163. Le président a proposé la suppression des crochets et que le texte soit envoyé au Comité de rédaction.
164. Le vice-président du groupe des gens de mer a fait remarquer que la convention n° 179 ne mentionne nullement les passeports qui, de toute façon, seraient couverts par le terme «document personnel de voyage». Son groupe est d'accord avec la position des armateurs.

-
- 165.** Le membre gouvernemental du Danemark a attiré l'attention sur le paragraphe 2 du commentaire 18 sur le projet recommandé, et a déclaré que par «document personnel de voyage» il faut entendre «pièce d'identité des gens de mer». Il a ajouté que, de l'avis de son gouvernement, le libellé couvre donc les conventions n^{os} 108 et 185, et qu'il y a peut-être lieu, pour plus de clarté, d'inclure une référence à celles-ci.
- 166.** Le président a expliqué que le Comité de rédaction rédigerait un texte à la lumière des débats de la commission et a exprimé les préférences; leur proposition n'aurait aucun impact sur la question de la pièce d'identité des gens de mer.
- 167.** Le vice-président du groupe des armateurs a déclaré qu'il ne faudrait pas surcharger le Comité de rédaction de travail. La question de l'autonomie et celle du document d'identité «autonome» ont déjà été discutées, et une décision claire a été prise selon laquelle les coûts n'ont pas à être pris en charge par les armateurs. Des instructions claires doivent être données au Comité de rédaction.
- 168.** Un membre du secrétariat a lu le texte proposé qui se lit comme suit: «... demande au Comité de rédaction de trouver une formulation à ajouter au concept visant à s'assurer que les frais de visas soient supportés non pas par les gens de mer mais par les armateurs».
- 169.** La membre gouvernementale des Pays-Bas a déclaré que le terme «document personnel de voyage» renvoie à la convention (n^o 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, alors que la convention n^o 185 déclare de manière explicite que la pièce d'identité des gens de mer ne doit pas être considérée comme un document de voyage.
- 170.** Le président a proposé de supprimer les crochets entourant «document personnel de voyage» et de demander au Comité de rédaction de proposer un nouveau texte en vue d'une discussion à la commission.
- 171.** Le vice-président du groupe des gens de mer estime que, si un document de voyage couvre effectivement les passeports, il n'inclut pas les documents d'identité. Si la commission partage ce point de vue, il y a consensus.
- 172.** Le président a fait part de la décision de la commission de supprimer les crochets et d'envoyer le texte au Comité de rédaction accompagné d'une note selon laquelle le terme «document personnel de voyage» doit être considéré en lien avec les conventions n^{os} 108 et 185.
- 173.** Le Comité de rédaction a proposé que le texte suivant remplace le paragraphe 4 b):
- interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnel de voyage similaire, sauf le coût des visas, qui doit être entièrement à la charge de l'armateur.
- 174.** Un membre du groupe des armateurs a approuvé ce texte, sous réserve que le mot «entièrement» soit supprimé.
- 175.** Le vice-président du groupe des gens de mer a approuvé.
- 176.** La commission a adopté le texte sans le mot «entièrement».

Paragraphe 4 c)

177. La commission est convenue de supprimer les accolades du sous-alinéa vii) de l'alinéa c) du paragraphe 4.

Paragraphe 5

178. Un membre du groupe des armateurs a souhaité que cette disposition se lise comme suit: «... veiller à ce que les licences ou agréments ou autorisations analogues...».

179. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a souhaité que l'on conserve l'option du contrôle par la réglementation ou par la délivrance d'une licence, ce qui n'est pas le cas avec le texte modifié. Il a suggéré d'ajouter les mots «les agréments ou autorisations sont accordés ou renouvelés» afin d'assurer la cohérence avec les paragraphes précédents. Le texte devrait indiquer clairement que les Membres sont responsables, quelle que soit la méthode qu'ils utilisent.

180. La Conseillère spéciale a proposé de placer un point après le mot territoire et de commencer la phrase suivante par «Les licences...». Cela permettrait de faire une distinction entre les objectifs. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a approuvé.

181. Le vice-président du groupe des gens de mer a indiqué que la disposition vise non seulement à assurer une supervision et un contrôle mais aussi à assurer qu'une forme ou une autre de licence ou d'agrément renouvelable est accordée et qu'elle est fiable. En l'absence de vérification, il serait difficile d'assurer la mise en application. Il faut faire clairement référence au processus d'identification.

182. Le président a déclaré qu'il est clair que l'obligation incombe à l'autorité compétente. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a appuyé cette explication et les gens de mer ont approuvé.

183. Le texte accepté par la commission est le suivant:

5. L'autorité compétente devra superviser et contrôler étroitement tous les services de recrutement et de placement de gens de mer opérant sur le territoire. Les licences ou agréments ou autorisations permettant de gérer un service privé sur le territoire seront accordées ou renouvelées seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

184. Un membre du groupe des armateurs a suggéré de remplacer «seront» par «devraient être» pour rendre le libellé plus opérationnel.

Nouveau paragraphe 8

185. Le vice-président des gens de mer a proposé un nouveau paragraphe: «Les Membres doivent exiger que les armateurs disposent de procédures adéquates pour vérifier, dans la mesure où cela est réalisable, que les gens de mer soient recrutés ou placés uniquement par des services de recrutement et de placement qui satisfont aux dispositions de la présente convention.» L'actuel paragraphe 8 deviendra alors le paragraphe 9.

186. Le vice-président des armateurs a demandé que les termes «disposent de procédures adéquates pour vérifier» soient remplacés par le terme «vérifient» et que les gens de mer acceptent le remaniement proposé.

187. Répondant à une question du membre gouvernemental du Danemark, le président a précisé qu'il est de la responsabilité des armateurs de vérifier que les dispositions sont respectées.

-
- 188.** Le membre gouvernemental du Japon a demandé si les armateurs sont tenus de faire appel à des services de recrutement et de placement.
- 189.** Le président a expliqué que les armateurs n'y sont pas obligés. S'ils le font, il faut que ces services se conforment à la norme.
- 190.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a demandé pourquoi il n'a pas été établi de distinction entre les services publics et les services privés de recrutement et de placement. En outre, les Etats du pavillon doivent-ils s'assurer que les armateurs ont vérifié que les services opérant dans les pays d'origine des gens de mer sont conformes à la législation nationale?
- 191.** Le président, ainsi que la présidente du groupe de travail sur la réglementation 1.4, a déclaré que, selon le libellé proposé, il était de la responsabilité de l'Etat du pavillon de s'assurer que les armateurs ont procédé aux contrôles appropriés dans les pays qui n'ont pas ratifié la convention.
- 192.** La conseillère spéciale de la commission a indiqué que certains membres du groupe de haut niveau avaient estimé nécessaire de maintenir la distinction entre les services publics et privés. Il y a eu débat au sujet de la mise au point d'un système de certification qui ne s'appliquerait pas nécessairement aux services publics de recrutement et de placement.
- 193.** Le membre gouvernemental du Danemark a fait observer que ce libellé est nécessaire pour relier la réglementation 1.4, paragraphe 3, à la norme A1.4, paragraphe 8.
- 194.** Les membres gouvernementaux de la France, du Japon, des Pays-Bas et de Singapour ont exprimé des réserves et fait des suggestions pour améliorer le texte.
- 195.** Le président a proposé d'envoyer la proposition du groupe de travail et celle du groupe des gens de mer au Comité de rédaction, assorties de questions spécifiques soulevées par les membres de la commission. Il en a ainsi été décidé.

Paragraphe 8

- 196.** Le groupe des gens de mer ayant déclaré préférer une clarification à une suppression, le président a indiqué qu'il sollicitera l'avis du Conseiller juridique sur le but de cette disposition.
- 197.** Le président a rappelé à la commission qu'il avait sollicité l'opinion du Conseiller juridique sur cette question.
- 198.** Le Conseiller juridique a dit que la référence «C.179A5/3» indique seulement que le texte a été directement tiré de cette convention. Cette référence ne figure qu'à titre d'information et n'a aucune conséquence juridique.
- 199.** Le vice-président du groupe des gens de mer a souligné que cette norme ne doit pas affaiblir les autres normes existantes. Le recrutement et le placement sont des questions hautement sensibles pour les gens de mer, et les cas d'exploitation sont nombreux.
- 200.** Le vice-président du groupe des armateurs a dit qu'il ne souhaitait pas supprimer le paragraphe 8. Le texte entre crochets n'est pas important dans la mesure où la première partie est maintenue.
- 201.** Le Conseiller juridique a précisé que la norme A1.4 établit deux niveaux de responsabilité: la responsabilité de l'Etat Membre et la responsabilité de l'armateur qui a fait appel à des

services de recrutement et de placement dans un pays qui n'avait pas ratifié la convention. La décision finale en matière de recrutement et de placement incombe aux armateurs.

202. Le membre gouvernemental du Danemark a rappelé pourquoi le texte du paragraphe 3 de l'article 5 de la convention n° 179 est rappelé ici. Cet article dispose que les services de recrutement et de placement doivent s'assurer que les gens de mer possèdent les qualifications requises pour s'acquitter de leurs tâches à bord. Le paragraphe 3 souligne que l'armateur ne conserve pas moins cette responsabilité générale.

203. Après nouvelle délibération, la commission a décidé de supprimer les crochets dans la norme A1.4.8 et le texte a été adopté.

Nouveau paragraphe après le paragraphe 7

204. Le texte proposé par le Comité de rédaction est ainsi libellé:

Insérer un nouveau paragraphe après le paragraphe 7:

7bis. Les Membres doivent exiger que les armateurs des navires battant leur pavillon qui font appel à des services de recrutement et de placement de gens de mer basés dans des pays ou territoires dans lesquels la présente convention ne s'applique pas vérifient, dans la mesure du possible, que ces services satisfont aux prescriptions de la présente norme.

205. A la lumière des débats concernant la réglementation 1.4, paragraphe 3, il a été proposé, par souci de cohérence, de remplacer «vérifient» par «s'assurent de».

206. Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud a dit craindre que les gens de mer pour lesquels les agences de recrutement et de placement représentent le seul contact avec le secteur maritime et la seule possibilité d'emploi ne soient désavantagés, sans qu'ils n'y soient pour rien, si celles-ci ne sont pas conformes. Il y a un risque d'exclusion.

207. La proposition du Comité de rédaction a été adoptée après remplacement du terme «vérifient» par le terme «s'assurent de».

Principe directeur B1.4 – Recrutement et placement

Paragraphe 1 h)

208. Le vice-président du groupe des armateurs est convenu de supprimer les accolades. Le mot «et» devrait être supprimé et le mot «ou» conservé.

209. La commission a approuvé ces propositions.

Réglementation 1.5 – Pièce d'identité des gens de mer

210. Le président a dit que cette question a été débattue à la réunion de Nantes, et qu'aucun accord n'avait été conclu quant à savoir s'il faut faire référence à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, sans faire figurer cet instrument en substance dans la convention consolidée.

211. Le vice-président du groupe des armateurs a fait remarquer que la convention n° 185 doit être tenue séparément de la convention consolidée et qu'il n'y a pas lieu de s'y référer. Le membre gouvernemental du Japon a souscrit à cet avis. Le libellé de la réglementation 1.5 est vague et doit être supprimé.

-
- 212.** Le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré que les gens de mer ont droit à un document qui leur permette d'accéder à un territoire étranger pour s'acquitter de leur travail. Ils ne devraient pas payer pour obtenir ce document, c'est une question qui doit être réglée. L'orateur a rappelé qu'il a fait observer précédemment que le coût des documents de voyage est élevé et qu'il va probablement augmenter encore.
- 213.** Le membre gouvernemental du Danemark a demandé un avis juridique sur la question de savoir si le libellé de la réglementation 1.5 devait être maintenu en l'état dans le projet de convention consolidée. Que se passera-t-il si un pays n'ayant pas ratifié la convention n° 185 veut ratifier la convention consolidée une fois qu'elle aura été adoptée en 2005 ou en 2006? Ce pays pourra-t-il ratifier la convention consolidée ou lui faudra-t-il d'abord ratifier la convention n° 185? Si des pays délivrent leurs propres pièces d'identité de gens de mer et que celles-ci ne sont conformes ni à la convention n° 185 ni à la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, ils auront des difficultés à ratifier la convention consolidée.
- 214.** La conseillère spéciale de la commission a dit que l'inclusion dans la convention consolidée d'un texte similaire à la convention n° 185 a été envisagée, mais que l'on était convenu qu'il fallait une convention distincte. On craint que des problèmes ne se posent pour la ratification de la convention n° 185 et de la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, si on les relie à la convention consolidée. La principale question est de savoir s'il est important que le droit à une pièce d'identité des gens de mer figure dans la convention consolidée parmi les droits fondamentaux des gens de mer. Un pays doit être en mesure de délivrer des documents à ses propres ressortissants. L'oratrice a indiqué qu'elle sollicitera un avis juridique sur ce point.
- 215.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a proposé que la réglementation 1.5 soit supprimée. La convention n° 185 a été adoptée et elle suffit. Tous les gens de mer ont le droit de posséder leur propre pièce d'identité nationale. Le membre gouvernemental de la Norvège a dit partager cet avis.
- 216.** Le Conseiller juridique a souligné que la réglementation 1.5 ne fait référence à aucune convention particulière, qu'il s'agisse de la convention n° 108 ou de la convention n° 185. Il a expliqué que, même s'il y a une référence à la convention n° 185 (il ne peut être question de la convention n° 108 puisqu'elle est fermée à la ratification), cela n'oblige en aucune manière les Etats qui ratifieraient la convention consolidée à ratifier aussi la convention n° 185.
- 217.** La membre gouvernementale de l'Inde a demandé des éclaircissements sur un point technique. Bien qu'il soit prévu de mentionner les pièces d'identité nationales délivrées aux gens de mer dans la présente convention, faire référence à la convention n° 185 dans ce texte consolidé pourrait entraîner des complications juridiques, la convention n° 185 étant une convention «autonome».
- 218.** Considérant la disposition d'un point de vue pratique, le membre gouvernemental du Royaume-Uni a considéré que, s'il ne fait pas référence à la convention n° 185, le texte n'ajoute rien. Il a indiqué qu'en revanche, si celle-ci est mentionnée, son gouvernement anticipe des problèmes, étant donné qu'il lui faut encore travailler à la convention n° 185 et qu'il ne procédera pas à la ratification avant que ce travail soit achevé. Qui plus est, ratifier une convention et non pas l'autre créerait des difficultés. L'orateur a donc indiqué que son gouvernement préfère que le texte soit supprimé. Enfin, il a suggéré un libellé plus général («les gens de mer ont droit à des documents qui facilitent leur accès à l'entrée et à la sortie du bateau») qui laisse ouverte la possibilité que ledit document soit un passeport ou un visa. Le membre gouvernemental du Danemark a appuyé la proposition de supprimer le texte.

-
- 219.** Le membre gouvernemental de la Norvège a souligné que, si l'on conserve le libellé en l'état, il y aurait quatre instruments sur les pièces d'identité des gens de mer: la convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, les conventions n^{os} 108 et 185 et la présente convention consolidée. Qui plus est, la question du tonnage est en discussion pour la présente convention et, au cas où une limite serait fixée, cette disposition ne s'appliquerait qu'aux marins à bord des navires d'une certaine taille. Le texte ne peut donc ajouter de la valeur que s'il figure au Titre 5, dans le contexte de l'inspection des navires en vue de la certification. Une pièce d'identité des gens de mer est nécessaire pour le service à bord des navires sans qu'il soit besoin de spécifier le type de document requis. Il reviendrait alors aux Etats de choisir de ratifier la convention n^o 185 ou la n^o 108. L'orateur a indiqué que son gouvernement est favorable à la suppression.
- 220.** Le vice-président armateur, qui était à l'origine favorable au maintien du texte, a déclaré qu'ayant entendu les arguments présentés il est désormais favorable à sa suppression.
- 221.** Le vice-président des gens de mer a rappelé à la commission que, si un marin n'a pas de pièce d'identité, que ce soit en vertu de la convention n^o 185 ou d'un autre texte, il ne peut pas quitter le navire. Cette disposition n'est peut-être pas à sa place ici, mais il est nécessaire de faire une référence à ce type de document pour des raisons pratiques.
- 222.** Compte tenu de l'absence d'accord général et de l'improbabilité qu'un groupe de travail parvienne à une solution sur ce point, le président a annoncé qu'il informera la Commission d'organisation des travaux de la situation. La question repassera alors par l'étape 2, qui consiste à ouvrir la disposition à la procédure normale d'amendement de l'OIT. La discussion a donc été ajournée.
- 223.** Le Conseiller juridique a émis un avis sur la relation entre la convention n^o 185 et la réglementation 1.5. Cette dernière ne se réfère pas à la convention n^o 185 et ne vise pas à consacrer cet instrument, qu'il s'agisse de son contenu ou des obligations qui en découlent. Son objet est de garantir que les marins puissent obtenir un document d'identité, que les Membres aient ou non ratifié la convention n^o 185. L'objectif sous-jacent est de faciliter l'accès des marins à des territoires étrangers afin qu'ils puissent y exercer leurs fonctions dans des conditions de travail décentes. L'expression «autonome» en rapport avec la convention n^o 185 se réfère non pas à la convention elle-même, mais au document d'identité et à son utilisation. On trouve le terme deux fois dans la convention n^o 185: dans l'article 3, paragraphe 5, et dans le modèle présenté à l'annexe I. Dans les deux cas, la référence a trait aux mentions devant figurer dans le document d'identité du marin, à savoir notamment: «le présent document est un document autonome et n'est pas un passeport». Dans ce contexte, il est clair que la référence générale, dans la réglementation 1.5, à une pièce d'identité des gens de mer, ne vise pas à importer les obligations spécifiques de la convention n^o 185, et qu'il y a plusieurs façons possibles de s'y conformer, notamment en ratifiant la convention n^o 185 ou la convention n^o 108 et en respectant leurs dispositions, ou, pour un Etat qui n'a ratifié ni la convention n^o 185 ni la convention n^o 108, en délivrant des documents d'identité – qui, toutefois, peuvent ne pas être reconnus dans d'autres Etats.
- 224.** Le vice-président du groupe des armateurs a rappelé sa position, à savoir qu'il préfère qu'aucune mention de la pièce d'identité des gens de mer ne figure dans la convention consolidée, le risque étant que les pays qui n'ont pas ratifié la convention n^o 185 pourraient produire des pièces d'identité des gens de mer non conformes à la convention n^o 185.
- 225.** Le vice-président du groupe des gens de mer a rappelé la position de son groupe concernant la norme A1.4, paragraphe 4 b), où il est fait référence, entre crochets, à un «document personnel de voyage». Il n'a pas souhaité revenir sur la question du coût des documents de voyage. Il a réitéré les craintes de son groupe que d'autres documents puissent être compatibles avec le texte proposé ici. Si les questions visées au point A1.4.4 b) peuvent être réglées à la satisfaction de son groupe et si une réponse peut être

apportée à la question de savoir qui doit prendre en charge les frais afférents aux documents de voyage, y compris les passeports, les gens de mer pourraient accepter la suppression de la réglementation 1.5. Les gens de mer ne devraient pas avoir à payer des frais supplémentaires et de plus en plus élevés pour se faire délivrer des visas et des passeports, compte tenu notamment de la fréquence croissante à laquelle il faut se faire délivrer ces documents.

- 226.** Les armateurs ont rappelé leur position, à savoir que c'est aux gens de mer de se faire délivrer leurs propres passeports. Dès lors qu'ils sont amenés à quitter leur pays, cette formalité leur incombe. Se pose, cependant, la question des frais supplémentaires qui peuvent résulter du fait que les navires se rendent dans des pays susceptibles d'exiger des visas et où les frais y afférents peuvent varier. Etant donné qu'il s'agit là d'un aspect de la vie des marins sur lequel ces derniers n'ont aucune influence, les armateurs peuvent envisager que les frais pour l'obtention de tels visas ne soient pas à la charge des gens de mer.
- 227.** Le président du groupe gouvernemental a indiqué qu'une grande majorité de gouvernements est favorable à la suppression de la réglementation 1.5, pour des raisons liées autant aux moyens de son application qu'à sa mise en œuvre. Une petite minorité de gouvernements a estimé que cette question doit être examinée lors de la prochaine réunion du groupe informel sur la convention n° 185 à Genève, prévue pour la semaine d'après.
- 228.** Le représentant du Secrétaire général a expliqué que l'objectif de la réunion informelle est d'examiner les procédures en vue d'établir et de gérer en toute équité une liste de pays satisfaisant aux exigences pour ratifier la convention n° 185. Elle ne s'occupe pas de la mise en œuvre de la convention n° 185 ou de la réglementation 1.5 figurant dans le projet de convention consolidée.
- 229.** Le membre gouvernemental de l'Égypte a considéré que la réglementation 1.5 doit être maintenue et que les frais afférents aux documents de voyage, aux passeports et aux pièces d'identité doivent être à la charge des gens de mer.
- 230.** Le membre gouvernemental du Danemark a demandé si les résultats des délibérations de la Commission d'organisation des travaux concernant les réglementations 2.3 et 1.5 sont disponibles. Le président a indiqué que ces questions n'ont pas été soumises à la Commission d'organisation des travaux, qu'il n'y a eu que deux demandes d'avis juridique.
- 231.** Le vice-président du groupe des gens de mer a admis que le groupe des armateurs a fait des concessions concernant la prise en charge des frais de visa par les armateurs. Il a également pris acte qu'une majorité de gouvernements est favorable à la suppression de cette disposition. Soucieux d'aller de l'avant, et à condition que le Comité de rédaction soit prié de faire une référence directe à la norme A1.4, paragraphe 4 b), concernant la prise en charge des frais de visa par les armateurs, le groupe des gens de mer pourrait accepter la suppression de la réglementation 1.5.
- 232.** Le vice-président des gens de mer a indiqué que son groupe est d'accord.
- 233.** Il a été décidé de supprimer la réglementation 1.5. Par voie de conséquence, la norme A1.5 et le principe directeur B1.5 ont été supprimés.

Norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime

Paragraphe 4 h)

- 234.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé de supprimer le texte entre crochets figurant au paragraphe 4 h), ces questions étant couvertes par le Titre 4 concernant la sécurité sociale. Dans certains pays, les bureaux de placement doivent indiquer dans le détail un grand nombre de dispositions légales.
- 235.** Le vice-président des gens de mer a estimé qu'il serait plus approprié d'attendre les résultats de la discussion sur le Titre 4.
- 236.** Le président s'est dit d'accord et a suspendu la discussion sur ce point.
- 237.** Lorsque la discussion a repris, le vice-président du groupe des armateurs a déclaré que, compte tenu du volume même de la législation sur la sécurité sociale dans certains pays, il sera très difficile aux armateurs de suivre l'évolution des dispositions de cette législation.
- 238.** Le vice-président des gens de mer est convenu qu'il sera difficile de mettre à jour les contrats d'engagement. Mais il faut que les gens de mer sachent quels sont leurs droits dans tel ou tel Etat du pavillon, en particulier dans ceux qui prévoient des droits pour les non-résidents. Il faudrait que cette information soit disponible sur le navire, sous une forme ou une autre.
- 239.** Le vice-président armateur a souligné que les armateurs ne sont pas en mesure d'informer les gens de mer d'une législation de la sécurité sociale qui change constamment. Cette tâche incombe aux administrations compétentes des Etats Membres.
- 240.** Il a été convenu que les mots entre crochets [, y compris l'indication des dispositions nationales applicables] figurant dans le paragraphe 4 h) sont supprimés.

Paragraphes 5 et 6

- 241.** Le groupe des armateurs a proposé de remplacer le libellé des paragraphes 5 et 6 par le texte suivant:

Les Membres doivent fixer la durée minimale du préavis qui doit être donné par les gens de mer et par les armateurs, respectivement, pour la dénonciation du contrat d'engagement maritime.

Cette durée doit être fixée après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, mais doit être au minimum de {sept jours} et au maximum de {30 jours}.

La législation nationale ou les conventions collectives applicables définissent les cas dans lesquels il est justifié de mettre un terme à la relation de travail avec un préavis plus court, voire sans préavis.

- 242.** Le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer sont convenus que le texte doit spécifier un délai minimum de sept jours, mais se sont déclarés opposés à ce que soit spécifié un délai maximum. S'agissant du dernier paragraphe, ils ont estimé qu'il y a lieu de prévoir une dérogation à la prescription minimale pour raisons de convenance personnelle ou d'urgence, et qu'il faudrait demander au Bureau de fournir des orientations en conséquence.
- 243.** Le président a indiqué que, dans la proposition soumise en anglais seulement, l'expression «or greater than {30 days}» sera supprimée. Le membre gouvernemental du Danemark a proposé que, dans le second paragraphe, le terme «through» soit remplacé par «after». Et le

membre gouvernemental du Japon a indiqué qu'il convient, à son avis, d'insérer dans le dernier paragraphe les termes «(or no notice at all)» après l'expression «A period of notice shorter than the minimum».

244. Le texte et les propositions de modifications rédactionnelles ont été renvoyés au Comité de rédaction.

245. Le Comité de rédaction a proposé le texte suivant:

5. Les Membres doivent adopter une législation fixant la durée minimale du préavis qui doit être donné par les gens de mer et par les armateurs pour la dénonciation anticipée du contrat d'engagement maritime. Cette durée doit être déterminée après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, mais ne peut être inférieure à sept jours.

6. Un préavis plus court peut être donné dans les cas définis par la législation nationale ou les conventions collectives applicables comme justifiant qu'il soit mis un terme au contrat d'engagement avec un préavis plus court, voire sans préavis. En définissant ces cas, les Membres doivent s'assurer qu'il est tenu compte de la nécessité, pour le marin, de mettre un terme sans pénalité au contrat d'engagement moyennant un préavis plus court, voire sans préavis, pour raisons de convenance personnelle ou pour d'autres raisons urgentes.

246. Le membre gouvernemental du Japon a proposé de sous-amender le texte, mais sa proposition n'a pas été appuyée.

247. Le texte tel que proposé par le Comité de rédaction a été adopté.

Norme A2.2 – Salaires

Paragraphe 6

248. Le président a fait observer que la référence aux «Membres qui adoptent des lois ou des règlements ...» ne vise pas à suggérer que les Membres devraient adopter des lois nationales.

249. Le vice-président du groupe des armateurs, jugeant le texte inutile, souhaite qu'il soit supprimé.

250. La conseillère spéciale de la commission a expliqué que ce texte a été inclus pour répondre aux préoccupations des pays qui ne réglementent pas les salaires, de même que pour clarifier l'application des dispositions de la partie B du code, qui se réfère aux salaires minima.

251. Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud a demandé si l'inclusion du paragraphe 6 dans la norme rendrait obligatoire quelque chose jusqu'ici facultatif.

252. La conseillère spéciale de la commission a expliqué que l'inclusion de ce paragraphe signifierait qu'un pays qui adopte des lois nationales sur les salaires des marins sera obligé «de prêter attention» aux orientations fournies dans la partie B du code. Il appartient à chaque pays de décider de la meilleure manière de parvenir à ses objectifs au moment de réglementer les salaires des gens de mer, mais la partie B énonce ce qui est attendu du pays.

253. La commission est convenue de supprimer les accolades entourant les dispositions de la norme A2.2, paragraphe 6.

Réglementation 2.3 – Durée du travail ou du repos

Paragraphe 3

- 254.** Le président a dit que le paragraphe 3 concerne essentiellement le champ d'application. Cette question a été examinée à Nantes, où il a été proposé d'exclure de cette réglementation les capitaines et les chefs mécaniciens.
- 255.** Le vice-président du groupe des armateurs a estimé que les capitaines et chefs mécaniciens ne doivent pas être visés par toutes les dispositions. Il a proposé pour le paragraphe 3 le nouveau libellé suivant: «Un membre peut établir des limites différentes de celles fixées au paragraphe 5 b) et c) de la présente réglementation pour les marins occupant des postes tels que celui de capitaine et de chef mécanicien qui ne sont pas ordinairement de quart, compte tenu de leurs responsabilités globales en matière de sécurité et de gestion, et pour les autres marins travaillant en une qualité qui ne relève pas de l'organisation à bord du navire à laquelle cette convention s'applique.»
- 256.** Le vice-président du groupe des gens de mer a indiqué que c'est une question fondamentale touchant au personnel supérieur qui joue un rôle vital pour la navigation et la sécurité du navire, ainsi que pour la sécurité de l'équipage. Il est proposé d'exclure de cette réglementation ces deux catégories de personnel extrêmement importantes, en dépit des horaires éprouvants auxquels elles sont soumises. Or ces personnels subissent toutes les pressions du secteur maritime, qu'il s'agisse des temps très courts d'immobilisation du navire dans les ports ou des risques en matière de sécurité. Cela reviendrait à mettre tout l'équipage en danger.
- 257.** Le président s'est référé à la convention n° 180 pour les questions touchant au champ d'application et a rappelé à la commission que les capitaines sont inclus dans la définition des «gens de mer» ou «marins» figurant dans la présente convention.
- 258.** Le président du groupe gouvernemental a signalé que les gouvernements sont partagés sur cette question.
- 259.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a déclaré que ce texte a des incidences sérieuses. Dans la convention n° 180, l'expression «gens de mer» ou «marins» désigne les personnes qui sont employées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire, ce qui inclut, sans conteste possible, le capitaine et les chefs mécaniciens. L'élément humain est reconnu comme une priorité dans les réglementations maritimes internationales. La fatigue constitue un risque et, à ce titre, intéresse au plus haut point ceux qui s'efforcent de tirer des enseignements des accidents maritimes. De fait, la fatigue est souvent identifiée comme la cause première des accidents maritimes majeurs. Comment une série de réglementations peut-elle admettre, ou implicitement encourager, le fait que des navires soient dirigés par des gens inaptes du fait de la fatigue? L'autre texte proposé par les armateurs n'est pas acceptable non plus. L'orateur a indiqué que son gouvernement refuse d'accepter toute exception ou tout assouplissement dans la convention consolidée en ce qui concerne les périodes minimales de repos pour tout marin, y compris les capitaines et chefs mécaniciens.
- 260.** Les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la France, du Ghana, de la Norvège, des Pays-Bas et de la République arabe syrienne ont appuyé la position adoptée par le membre gouvernemental du Royaume-Uni.
- 261.** Le membre gouvernemental du Japon a reconnu que, par définition, le capitaine est un marin, mais il a considéré que son travail est d'une autre nature. Les capitaines sont pleinement responsables du maintien de l'ordre sur le navire, dans les conditions normales comme dans les situations d'urgence. Personne ne peut se substituer au capitaine lorsqu'il

est à bord, d'où la nécessité d'admettre une certaine flexibilité en ce qui concerne la durée du repos. Le membre gouvernemental de la République de Corée a souscrit à cet avis et a déclaré que la nature du travail du capitaine et du chef mécanicien, qui ne sont ordinairement pas de quart à bord, est différente de celle des gens de mer. Ils ont la pleine responsabilité du maintien de la sécurité et de la santé des marins, de la sécurité de l'exploitation des navires et de la protection du milieu marin en toute circonstance. En conséquence, une limite stricte sur les heures de travail ou de repos ne devrait pas être appliquée aux capitaines ou aux chefs mécaniciens.

- 262.** Un vote à main levée a montré que, dans leur grande majorité, les gouvernements sont favorables à la suppression du paragraphe 3 de la réglementation 2.3.
- 263.** Le vice-président des armateurs a rappelé que son groupe ne demande qu'un assouplissement de ces prescriptions en faisant valoir les nombreuses tâches quotidiennes incombant au capitaine, notamment l'obligation fréquente d'être présent lors des inspections obligatoires quand le navire est au port.
- 264.** Le vice-président du groupe des gens de mer a estimé que le texte est ambigu, notamment le terme «flexibles». Le rôle du capitaine est tout à fait essentiel, mais celui-ci doit se reposer pour préserver son aptitude à diriger.
- 265.** Le président a annoncé qu'il informera la Commission d'organisation des travaux qu'il y a impasse sur cette question, à laquelle il faudra revenir ultérieurement.

Paragraphe 12

(regroupé avec la norme A2.3 – Durée du travail ou du repos, paragraphe 12)

- 266.** Le président a indiqué que le texte figurant entre crochets dans ces deux dispositions a été largement discuté par le groupe de travail de haut niveau et par la commission. La Commission d'organisation des travaux a été informée du débat consacré par la commission à la réglementation 2.3 et du fait que, avec plus des deux tiers des membres gouvernementaux, il y a une majorité en faveur de la suppression de cette réglementation. La Commission d'organisation des travaux a déclaré que, compte tenu d'une pondération égale des voix des groupes de la commission, les résultats du vote sont clairs. Le groupe des gens de mer a indiqué être d'accord.
- 267.** Le membre gouvernemental du Danemark a émis une réserve, considérant que la procédure correcte consisterait soit à passer à la première phase, soit à renvoyer cette question à un groupe de travail. Le débat sur la question a été clos par le vote à main levée sur le projet de texte proposé avant que sa délégation n'ait eu la possibilité de soumettre une proposition d'amendement excluant la possibilité d'inclure le chef mécanicien. Il a demandé des éclaircissements au Bureau concernant le Règlement de la Conférence, le mandat de la Commission d'organisation des travaux et les procédures de vote.
- 268.** La représentante du Secrétaire général a répondu en faisant valoir qu'il ne s'agit pas d'un avis juridique. Dans les commissions, chaque groupe a un nombre égal de voix, alors qu'à la Conférence le groupe gouvernemental a deux fois plus de voix que le groupe des armateurs et que le groupe des gens de mer. Le président a communiqué une décision de la Commission d'organisation des travaux concernant une question de son ressort. La Commission d'organisation des travaux a pris sa décision compte tenu des faits rapportés, de la pondération des voix et de la manière dont les choses se sont déroulées à la commission. Le président a déclaré qu'il a attendu qu'une décision réfléchie émane de la commission avant d'en faire part à la Commission d'organisation des travaux.

-
- 269.** Le membre gouvernemental du Japon a indiqué ne pas être pleinement satisfait par la décision de la Commission d'organisation des travaux et craindre que des problèmes ne viennent assombrir les perspectives de ratification en raison de la fracture au sein de la commission. Néanmoins, son gouvernement continuera de faire son possible pour résoudre à l'avenir ce problème difficile.
- 270.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a proposé le maintien du paragraphe 12 de la norme A2.3, et apporté son appui au membre gouvernemental du Danemark.
- 271.** Le membre gouvernemental du Danemark est revenu à la question de procédure, renvoyant au *Compte rendu* n° 2A contenant le premier rapport de la Commission d'organisation des travaux de la CTMP, paragraphe 18, alinéa a), Etape n° 1, sous-alinéa vi) qui décrit la procédure à suivre lorsque que aucun accord général n'a été obtenu. Il a estimé que la commission aurait dû passer à la deuxième étape ou renvoyer la question à un groupe de travail.
- 272.** La représentante du Secrétaire général a déclaré que, du point de vue de la Commission d'organisation des travaux, un large consensus a été atteint et qu'une opinion clairement majoritaire s'est dégagée au sein de la commission. Les points de vue minoritaires n'ont été pris en considération qu'en ce qui concerne le texte susceptible d'être soumis au Comité de rédaction.
- 273.** Sur proposition du président, la commission a décidé de supprimer le texte de la réglementation 2.3, paragraphe 3, et celui de la norme A2.3, paragraphe 12.

Norme A2.3 – Durée du travail ou du repos

Paragraphe 12

- 274.** La conseillère spéciale de la commission a souligné que la disposition du paragraphe 12 est similaire à celle de la réglementation 2.3, paragraphe 3. Elle a expliqué que ces deux dispositions ne sont pas offertes en option mais qu'elles ont été proposées par deux représentants différents participant au groupe de haut niveau pour traiter de la même question. Naturellement, la disposition figurant dans la norme fait partie du code, elle est donc susceptible de modification.
- 275.** Le président a renvoyé la question à la Commission d'organisation des travaux.

Réglementation 2.5 – Rapatriement

Paragraphe 2

- 276.** Le vice-président du groupe des armateurs a déclaré qu'étant donné que la question est à l'examen devant un groupe de travail conjoint OIT/OMI il est prématuré que la commission en débattenne.
- 277.** Bien que favorable au texte, le vice-président du groupe des gens de mer a accepté d'attendre les conclusions du groupe de travail conjoint OIT/OMI.
- 278.** Le président a noté que le texte devait être laissé entre accolades.
- 279.** Le président a rappelé que la commission avait d'abord eu l'intention d'attendre que le groupe de travail mixte OIT/OMI ait examiné la question figurant au paragraphe 2.

Cependant, elle a été informée que ce processus pourrait durer plus longtemps que prévu. Après consultation avec le bureau, il a donc été décidé de rouvrir la discussion sur cette disposition.

- 280.** Le vice-président du groupe des armateurs s'est déclaré favorable à la suppression des accolades et à l'inclusion du texte de la réglementation 2.5 dans la convention consolidée.
- 281.** Le vice-président des gens de mer s'est dit d'accord.
- 282.** La commission a décidé de supprimer les accolades et le texte a été adopté.

Norme A2.5 – Rapatriement

Paragraphe 6

- 283.** Le président a proposé que le texte soit laissé entre accolades, comme cela a été fait pour le paragraphe 2 de la réglementation 2.5.
- 284.** Le vice-président du groupe des armateurs, pour sa part, a estimé que le texte peut être traité immédiatement, et que la question concerne les gouvernements.
- 285.** Le vice-président du groupe des gens de mer a estimé que la procédure énoncée dans le texte est logique.
- 286.** Le membre gouvernemental de la Norvège a considéré que le paragraphe devrait être supprimé, car cette disposition relève de la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires (1999). La saisie nécessite une ordonnance judiciaire, avec des mesures de protection juridiques intégrées. L'introduction du concept d'immobilisation (dans le texte à l'examen) qui pourrait relever de la décision d'un seul inspecteur risque de porter atteinte à la convention susmentionnée. Le membre gouvernemental du Danemark a soutenu la position de la Norvège.
- 287.** Le membre gouvernemental du Libéria a prôné la suppression des accolades et le maintien de la disposition. La Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999 (Convention sur la saisie conservatoire), traite déjà de la question, mais cette disposition offre un moyen simplifié de recouvrement des frais.
- 288.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a appuyé l'argument présenté par le membre gouvernemental de la Norvège.
- 289.** Le représentant de l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) a insisté pour que cette question soit traitée à la présente conférence préparatoire afin de garantir une protection aux gens de mer pour les décennies à venir. Cet instrument serait faible et incomplet sans cette disposition. Il est rare que les fonds provenant de la vente forcée suffisent à couvrir les frais de rapatriement, sans compter que, quand le navire a coulé, il n'y a pas de vente.
- 290.** Le membre gouvernemental de la Norvège a fait remarquer que ce paragraphe se réfère à une situation où les frais de rapatriement ont déjà été acquittés et qu'il propose aux Membres un moyen de se faire rembourser ces frais. La disposition répond déjà à la préoccupation de l'ICMA. Immobiliser un navire au port ne contribue pas forcément au recouvrement des frais.
- 291.** Le vice-président du groupe des armateurs a déclaré que cette question est de la compétence des gouvernements. Il y a une différence entre l'immobilisation et la saisie

conservatoire d'un navire. Si les gouvernements ont la possibilité d'immobiliser un navire en vertu de la convention, cela peut s'avérer utile.

- 292.** Le vice-président du groupe des gens de mer a précisé que, de toute façon, le marin doit déjà avoir été rapatrié. En conséquence, le recouvrement des frais est de la compétence des gouvernements.
- 293.** Le président a demandé au groupe gouvernemental de se prononcer à main levée; une grande majorité a été en faveur de l'inclusion du paragraphe 6.
- 294.** Le membre gouvernemental de la Norvège a estimé que cela posera des problèmes aux Etats du pavillon et aux navires. En vertu de la Convention sur la saisie conservatoire, un armateur peut, contre versement d'une garantie financière, obtenir que le navire soit libéré d'une saisie, mais pas dans le cas d'une immobilisation. Il n'est fait aucune référence aux procédures de recours.
- 295.** Le membre gouvernemental du Danemark a suggéré que, si l'on peut envisager un compromis consistant à ajouter à la disposition une mention qui tienne compte des autres conventions internationales, les gouvernements pourraient dès lors remplir leurs obligations découlant de la Convention sur la saisie conservatoire.
- 296.** La commission a décidé de renvoyer le paragraphe 6 au comité de rédaction, compte tenu de la proposition faite par le membre gouvernemental du Danemark.
- 297.** Le président a présenté deux documents. Le premier est un texte proposé par le Comité de rédaction pour remplacer l'actuel paragraphe 6:

En tenant compte des instruments internationaux applicables, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué, conformément aux dispositions du paragraphe 5 a).

Le second document est un amendement présenté par les membres gouvernementaux du Danemark et de la Norvège en remplacement du paragraphe 6:

Un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code et qui détient de ce fait une créance peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires et de la législation nationale correspondante.

- 298.** Les armateurs et les gens de mer se sont déclarés favorables au texte du Comité de rédaction.
- 299.** Le membre gouvernemental du Danemark, en présentant la proposition conjointe, a déclaré qu'il importe que des règles équitables soient appliquées en cas d'immobilisation de navires pour le recouvrement du coût du rapatriement. La proposition du Comité de rédaction n'est peut-être pas suffisamment forte et une référence à la Convention sur la saisie conservatoire des navires pourrait peut-être être introduite.
- 300.** Le vice-président du groupe des armateurs a estimé que toute méthode de recouvrement des coûts du rapatriement est acceptable, y compris l'immobilisation.
- 301.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a proposé un sous-amendement visant à inclure une référence à d'autres instruments internationaux, y compris la Convention sur la saisie conservatoire des navires. Le membre gouvernemental des Etats-Unis a appuyé cette proposition.

302. Le secrétariat a donné lecture du texte tel que sous-amendé:

En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué, conformément aux dispositions du paragraphe 5 a).

303. La commission a adopté le texte avec les changements proposés.

Norme A2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de naufrage ou de perte du navire

Paragraphe 2

304. La commission a décidé d'enlever les accolades et a adopté le texte du paragraphe 2.

Réglementation 2.7 – Effectifs

305. Le vice-président du groupe des armateurs a proposé de supprimer toute cette réglementation. L'OMI traite déjà du sujet de manière efficace et la convention consolidée ne doit pas contenir de dispositions incompatibles ou faisant double emploi avec les dispositions de ses instruments.

306. Le vice-président du groupe des gens de mer a fait valoir que c'est un aspect essentiel des exigences minimales du travail décent. L'OMI n'a pas engagé de processus tripartite. Cette disposition ne pose aucun problème pour l'application des normes de l'OMI; elle est une valeur ajoutée. Si la question des effectifs n'est pas correctement traitée, c'est la sécurité du navire et de son équipage qui est menacée.

307. Le membre gouvernemental du Japon a proposé de maintenir le texte, en y insérant toutefois les termes «quelles que soient les conditions d'*exploitation*» pour aligner le libellé sur la norme A2.7 – Effectifs. Ce point de vue a été approuvé par les armateurs.

308. Le vice-président du groupe des gens de mer a exprimé sa crainte que cette adjonction ne restreigne la portée de la disposition sans rien apporter au texte.

309. Le président a proposé de maintenir le libellé existant et de supprimer les accolades, ce que la commission a approuvé. Le texte a été adopté.

Norme A2.7 – Effectifs

Paragraphe 1

310. Le membre gouvernemental de la Norvège a déclaré que le texte actuel de la norme A2.7 pose quelques problèmes du fait que la question de la responsabilité n'est pas claire. Il appartient au gouvernement de déterminer les effectifs requis pour garantir la sécurité, tandis qu'il est de la responsabilité de l'armateur de déterminer les effectifs nécessaires pour l'exploitation quotidienne du navire. Il a proposé de remplacer le texte proposé de la norme A2.7 par l'article 11 de la convention n° 180 qui dispose ce qui suit:

Article 11, convention n° 180

1. Tout navire auquel s'applique cette convention doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte:

- a) de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée du travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue;
- b) des instruments internationaux cités dans le préambule.

311. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne, du Danemark et des Pays-Bas se sont déclarés d'accord, et le membre gouvernemental du Ghana a estimé que la proposition mérite d'être considérée.

312. Le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré que l'OMI ne traite que des niveaux de sécurité minima. Il était nécessaire d'élargir l'article 11 de la convention n° 180, raison pour laquelle le Bureau a proposé l'actuel texte modernisé sous A2.7.

313. Les membres gouvernementaux de l'Afrique du Sud, du Brésil, de la Chine, de la France, du Japon, du Royaume-Uni, de la Fédération de Russie, du Togo et du Venezuela se sont déclarés en faveur du maintien du texte de la norme A2.7.

314. Les membres gouvernementaux du Danemark et de la Norvège ont redit que le texte du BIT n'indique pas assez clairement qui exactement doit déterminer le niveau des effectifs minima de sécurité. Ils ont exprimé leur préoccupation quant à l'excès de réglementation. L'administration prend en compte le niveau des effectifs de sécurité pour chaque navire, mais aller au-delà s'avère très difficile.

315. Suite à des consultations, le bureau de la commission a proposé de conserver le texte du projet recommandé et de supprimer la dernière phrase du paragraphe 1: «En particulier, les effectifs affectés à la navigation et au service de quart devraient être suffisants pour que le service de quart puisse être renforcé lorsque les conditions de navigation l'exigent.» La commission a accepté cette proposition. Les accolades ont été retirées et le libellé a été transmis au Comité de rédaction.

Paragraphe 2

316. Le membre gouvernemental de la Norvège a proposé de restructurer comme suit le paragraphe 2:

 Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue, ainsi que des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables (notamment ceux de l'Organisation maritime internationale) conformément à la présente convention.

317. La commission est convenue de retirer les accolades et le texte a été approuvé.

Principe directeur B2.7.1 – Règlement des différends

Paragraphe 1

- 318.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé de supprimer le terme «any» dans la version anglaise, «toute» dans la version française. La portée de ce libellé est trop large et pourrait autoriser des plaintes qui ne seraient pas authentiques.
- 319.** Le vice-président du groupe des gens de mer a appuyé la suppression.
- 320.** La commission est convenue de supprimer le mot «tout» et de soumettre le texte au Comité de rédaction.
- 321.** Le Comité de rédaction a proposé le texte suivant:
- Chaque Membre devrait instituer ou s'assurer qu'il existe un mécanisme efficace pour instruire et régler les plaintes ou différends relatifs aux effectifs d'un navire.
- 322.** La commission a supprimé les accolades et a adopté le texte.

Paragraphe 2

- 323.** Le vice-président du groupe des armateurs a déclaré qu'il faudrait supprimer le paragraphe 2. Il devrait appartenir à l'autorité compétente de décider de la composition du mécanisme pour instruire et régler les plaintes.
- 324.** Le vice-président du groupe des gens de mer a fait observer que le paragraphe 2 n'est qu'un principe directeur et que la plupart des gouvernements sont favorables aux consultations avec les partenaires sociaux.
- 325.** Par un vote à main levée, la grande majorité de membres gouvernementaux s'est déclarée en faveur du maintien du paragraphe. Les accolades ont été retirées et le texte a été adopté.
- 326.** La commission a décidé que le texte du projet recommandé sera conservé et que les accolades seront supprimées.

Réglementation 2.8 – [Continuité] [Organisation des carrières et régularité] de l'emploi dans le secteur maritime

- 327.** Le vice-président des armateurs a demandé quels étaient les objectifs poursuivis à l'époque de l'adoption de la convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976. La continuité et la régularité ne sont garanties nulle part dans le secteur maritime.
- 328.** Le vice-président du groupe des gens de mer a fait observer que si le monde a évolué depuis 1976, année de l'adoption de la convention n° 145, il ne s'est pas nécessairement amélioré. L'industrie maritime continue à opérer dans un climat d'insécurité. Il reste encore de bonnes raisons de promouvoir ces principes fondamentaux du fait de la déréglementation de l'industrie; les efforts visant à promouvoir l'industrie et à encourager les marins à rester en mer sont essentiels. Ces considérations expliquent pourquoi le groupe des gens de mer n'est pas favorable à la suppression, dans la réglementation, des références à la continuité et à la régularité.
- 329.** Le membre gouvernemental du Canada s'est référé à la perte de la notion de registre des gens de mer. Il a exprimé l'avis que, dans le monde de l'après 11 septembre, ces registres

sont plus que jamais utiles et que le principe directeur B2.8.2 – Registre des gens de mer devrait élargir la notion d'un registre servant à faciliter la délivrance des brevets et l'emploi des marins.

- 330.** Le président a rappelé à la commission que la convention n° 185 contient une disposition relative à une base de données pour des gens de mer.
- 331.** Le membre gouvernemental de la Norvège a déclaré que son pays ne considère plus les gens de mer comme des travailleurs occasionnels, ce qui rend les dispositions de la convention n° 145 obsolètes. La Norvège a pour politique générale le maintien de l'emploi, mais pas nécessairement dans le même secteur. Il faut avoir la possibilité de choisir d'entrer ou de rester dans l'industrie maritime. Cette réglementation n'est pas satisfaisante, ni d'ailleurs son titre; il n'est pas possible de garantir des périodes minimales d'emploi dans ce secteur. La référence aux registres renvoie à la convention n° 145, et à la notion, désormais démodée, des gens de mer «disponibles pour travailler». L'orateur a déclaré que son gouvernement souhaite donc que cette référence soit supprimée.
- 332.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a reconnu qu'il faut moderniser la réglementation 2.8, mais a estimé que la pénurie grandissante de main-d'œuvre dans le secteur maritime est motif à préoccupation. La réglementation 2.8 devrait mettre l'accent sur la notion de développement des compétences plutôt que sur celle de continuité. Le membre gouvernemental des Etats-Unis a souscrit à ce point de vue.
- 333.** Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud s'est déclaré d'accord avec la notion de développement des carrières mais défavorable aux propositions visant à prévoir des périodes minimales d'emploi pour les marins, ainsi qu'à toute discrimination positive en faveur des gens de mer par opposition aux autres catégories de travailleurs.
- 334.** Constatant qu'il semble y avoir accord pour mettre l'accent sur la promotion de l'organisation des carrières et le développement des compétences dans l'industrie ainsi que pour supprimer les références à la régularité et à la continuité, ainsi qu'aux périodes minimales d'emploi, le président a déclaré que le texte de la réglementation 2.8 jusqu'à la fin du principe directeur B2.8.2 – Registre des gens de mer – sera transmis au Comité de rédaction.
- 335.** Le Comité de rédaction a préparé un texte qui couvre la réglementation 2.8 ainsi que la norme et les principes directeurs y relatifs. Le texte proposé est libellé comme suit:

Remplacer le bloc de texte compris entre réglementation 2.8 et principe directeur B2.8.2 par le texte suivant:

Réglementation 2.8 – Objet: promouvoir l'organisation des carrières, le développement des compétences et l'emploi des gens de mer

Les Membres doivent adopter des politiques nationales propres à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime et à encourager les carrières, le développement des compétences et l'emploi des gens de mer.

Norme A2.8 – Organisation des carrières, développement des compétences et promotion de l'emploi des gens de mer

1. Les Membres doivent adopter des politiques nationales propres à encourager les carrières, à développer les compétences et à promouvoir l'emploi des gens de mer, en vue de fournir au secteur maritime une main-d'œuvre stable et compétente. (C.145A2/1)

2. Ces politiques doivent avoir pour objectif d'aider les gens de mer à perfectionner leurs compétences, à relever leur niveau de qualification et à accroître leur aptitude à l'emploi.

Principe directeur B2.8 – Organisation des carrières, développement des compétences et promotion de l'emploi des gens de mer

Principe directeur B2.8.1 – Mesures propres à promouvoir les carrières, le développement des compétences et l'emploi des gens de mer

1. Les mesures à prendre pour atteindre les objectifs énoncés dans la norme A2.8 pourraient notamment être les suivantes:

- a) soit des accords prévoyant l'organisation des carrières et le développement des compétences au service d'un armateur ou d'une organisation d'armateurs;
- b) soit des dispositions visant à promouvoir l'emploi grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégories, de gens de mer qualifiés; ou (C.145A3 modifié);
- c) soit la promotion des possibilités, à bord et à terre, de perfectionnement professionnel des gens de mer pour assurer le développement des compétences et leur transférabilité et, ainsi, garantir et préserver un travail décent, améliorer les perspectives d'emploi individuelles et répondre à l'évolution des conditions du marché du secteur maritime.

Principe directeur B2.8.2 – Registre des gens de mer

1. Lorsque l'emploi des gens de mer repose sur des registres ou des listes, ceux-ci doivent inclure toutes les catégories professionnelles de gens de mer selon les modalités que la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront. (C.145A4/1)

2. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient avoir priorité d'engagement pour la navigation. (C.145A4/2)

3. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient se tenir prêts à travailler selon les modalités que la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront. (C.145A4/3)

4. Dans la mesure où la législation nationale le permet, l'effectif des registres et des listes des gens de mer devrait être révisé périodiquement afin de le fixer à un niveau correspondant aux besoins de l'activité maritime. (C.145A5/1)

5. Lorsqu'une réduction de l'effectif d'un tel registre ou d'une telle liste devient nécessaire, toutes mesures utiles devraient être prises en vue d'en prévenir ou d'en atténuer les effets préjudiciables aux gens de mer, compte tenu de la situation économique et sociale du pays. (C.145A5/2)

336. Le président a rappelé qu'en plus du texte du Comité de rédaction une proposition a été soumise par le membre gouvernemental du Canada sur le principe directeur B2.8.2 – Registre des gens de mer, visant à ajouter un nouveau paragraphe, qui pourrait contenir les éléments suivants:

- Registre des gens de mer, tenu par l'Etat Membre. Y figure l'énoncé du contrat d'engagement maritime (qui spécifie les conditions d'emploi de l'équipage à bord d'un navire, avec un descriptif général des fonctions qui lui sont assignées).
- Journal de bord réglementaire. Il complète les contrats d'engagement maritimes et renseigne sur les exigences de formation de l'équipage, les procès-verbaux d'accidents, les incidents, les naissances et les décès, les inspections de cuisine, les approvisionnements en eau et en vivres, les promotions et les rétrogradations.
- Rapatriement des gens de mer (qui fait le point du rapatriement).
- Sécurité (délivrance de PIM (oui ou non)).
- Service central des dossiers (des livrets complets de service en mer permettent d'établir des dossiers individuels aux fins de retraite; et, du point de vue de la certification, ces livrets nous permettent de contrôler l'expérience des candidats à l'obtention de certificats).

-
- Relevé d'emploi de gens de mer.

Cette proposition a été soumise au Comité de rédaction, qui a proposé que la commission discute en même temps les propositions du Comité de rédaction et les propositions canadiennes.

- 337.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé que le titre de la réglementation soit le même que le titre de la norme tel qu'il est proposé par le Comité de rédaction: organisation des carrières, développement des compétences et promotion de l'emploi des gens de mer.
- 338.** La commission a donné son accord.
- 339.** Le vice-président des gens de mer s'est déclaré disposé à étudier les propositions canadiennes, en précisant toutefois qu'au paragraphe 2 de la norme A2.8 les termes «les chances d'obtenir un emploi» remplacent les termes «l'aptitude à l'emploi».
- 340.** Le président a noté que le changement concernant les marins signifie que l'on met moins l'accent sur la compétence des marins que sur les emplois disponibles sur le marché. La commission a indiqué être favorable à ce changement et l'a adopté.
- 341.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a souhaité savoir si une référence aux «gens de mer domiciliés sur le territoire» sera ajoutée, comme proposé précédemment par les gouvernements. Cette requête a été appuyée par les membres gouvernementaux des Pays-Bas et de l'Afrique du Sud.
- 342.** La commission a donné son accord.
- 343.** La proposition canadienne sur le registre des gens de mer a été examinée. Elle portait sur la tenue d'un relevé d'emploi, à adjoindre également au principe directeur B2.8.2 – Registre des gens de mer.
- 344.** Le groupe des armateurs a exprimé des réserves sur la question de savoir si ces considérations sont conformes au mandat de l'OIT. La protection des données est une question sensible dans les législations nationales. Utiliser un registre de données personnelles à d'autres fins est suspect.
- 345.** Le groupe des gens de mer a proposé de remplacer dans le texte modifié, dans la première phrase, le terme «doit» par le terme «peut», et de laisser l'application de cette disposition à la discrétion des Etats Membres.
- 346.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a indiqué partager le point de vue des armateurs selon lequel cette question n'est pas dans les attributions de l'OIT. Cette position a été appuyée par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la Belgique, des Pays-Bas et des Philippines.
- 347.** Le président a décidé que la dernière proposition du membre gouvernemental du Canada n'a pas reçu le soutien requis. La commission a adopté le libellé du Comité de rédaction, avec les trois modifications suivantes:
- introduire, pour la réglementation, le même titre que pour la norme;
 - ajouter, à la fin de la réglementation 2.8, «domiciliés sur leur territoire»;
 - remplacer le terme «l'aptitude à l'emploi» au paragraphe 2 par les termes «les chances d'obtenir un emploi».

Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table

- 348.** La conseillère spéciale a expliqué la manière dont le texte du Titre 3 a été mis au point par le groupe de travail tripartite de haut niveau à Nantes. Etant donné qu'il restait encore un certain nombre de points de désaccord substantiels, le bureau du groupe de travail tripartite a conseillé aux représentants des armateurs et des gens de mer de se réunir une nouvelle fois après la réunion de Nantes pour aplanir les difficultés. Les décisions prises par la commission n° 1 de la présente Conférence auront une incidence sur le Titre 3, comme par exemple l'inclusion d'une clause ou d'une prescription relative au tonnage. De la même façon, le Titre 3 contient des dispositions d'une grande importance sur la conception et la taille des navires qui ont des conséquences pour la commission n° 1.
- 349.** Avant d'ouvrir la discussion, le président a rappelé qu'il a été convenu à la séance précédente de demander au Bureau de trouver un emplacement approprié pour le texte sur les questions relatives à la construction, figurant au Titre 3. Il a demandé à la commission de confirmer que le Comité de rédaction, et non pas le Bureau, sera prié de s'en charger. Il en a été ainsi décidé.
- 350.** La commission a utilisé un document officieux préparé par le Bureau, qui incorpore les propositions faites par le groupe de travail.
- 351.** Le vice-président du groupe des armateurs a confirmé les chiffres proposés. Au paragraphe 9 [8bis] du principe directeur B3.1.5 – Cabines – il a complété la phrase en ajoutant «7,5 m² pour les officiers subalternes et 8,5 m² pour les officiers supérieurs».
- 352.** Les gens de mer ont appuyé cette proposition.

Réglementation 3.1 – Logement et loisirs

Paragraphe 3

- 353.** Le vice-président du groupe des armateurs a accepté le texte et proposé qu'on ajoute après «logement» les termes «et les loisirs».
- 354.** Le vice-président des gens de mer a accepté le texte et appuyé la proposition du vice-président armateur. Le texte a été adopté tel qu'amendé.
- 355.** La membre gouvernementale des Pays-Bas, en tant que présidente du groupe de travail sur les chiffres relatifs à l'espace libre et au tonnage, a informé la commission que tous les chiffres pertinents de la norme A3.1 – Logement et loisirs, du principe directeur B3.1.5 – Cabines, et du principe directeur B3.1.7 – Installations sanitaires, ont été examinés. Il a été convenu de proposer que tous les paragraphes contenant des chiffres prescriptifs dans le code B (c'est-à-dire les principes directeurs) devraient être transférés dans le code A (c'est-à-dire la norme). Une exception a été faite pour les dispositions du principe directeur B3.1.6 – Réfectoires, qu'il est proposé de maintenir comme principe directeur (dans le code B). Certains détails sont encore attendus, et la discussion a débouché sur des propositions d'autres libellés, notamment concernant la superficie par occupant des couchettes et des locaux. Il a été convenu que la présidente du groupe de travail ne présente que les chiffres approuvés. Le texte écrit sera examiné lorsqu'il sera disponible.

Norme 3.1, paragraphe 5 a): l'espace libre minimal autorisé ne doit pas être inférieur à 203 cm.

Principe directeur B3.1.5, paragraphe 4: les propositions qui ont été faites concernant la superficie minimale par occupant des cabines sont les suivantes pour trois tailles de navire:

Navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute: 4,5 m²;

Navires de 3 000 à 10 000 tonneaux de jauge brute: 5,5 m²;

Navires de plus de 10 000 tonneaux de jauge brute: 7 m².

Principe directeur B3.1.5, paragraphe 5: superficie minimale par occupant des cabines occupées par deux gens de mer: 3,5 m². Dans les navires de charge, il ne devrait pas y avoir plus de deux couchettes par cabine dans les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute. Cela doit être explicite dans le texte.

Principe directeur B3.1.5, paragraphe 6: à bord des navires à passagers, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne devrait pas être inférieure à:

a) 4,25 m²;

b) 7,5 m²;

c) 11,5 m²;

d) 14,5 m².

Un nouvel alinéa e) a été proposé pour prévoir le cas suivant: lorsque plus de quatre personnes partagent une couchette sur un navire destiné à des services spéciaux ou un navire-école, la superficie par occupant ne doit pas être inférieure à 3,6 m².

Principe directeur B3.1.5, paragraphe 8: la superficie par occupant dans ce cas doit être la suivante:

Navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute: 7,5 m²;

Navires de 3 000 à 10 000 tonneaux de jauge brute: 8,5 m²;

Navires de plus de 10 000 tonneaux de jauge brute: 10 m².

Qui plus est, la question du logement des gens de mer qui exercent les fonctions d'officier à bord de navires à passagers n'a pas été abordée. Le groupe de travail propose d'insérer un paragraphe supplémentaire à ce sujet, mais il appartient à la commission de décider.

Principe directeur B3.1.5, paragraphes 17 et 20: les questions du tiroir (paragraphe 20) et de l'armoire d'une contenance minimale (paragraphe 17) doivent être examinées ensemble. Cette contenance minimale devrait être pour chaque occupant de 475 litres, et l'armoire peut contenir un tiroir.

Principe directeur B3.1.6 – Réfectoires, paragraphe 3: à bord des navires autres que les navires à passagers, la superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne devrait pas être inférieure à 1,5 m² par place assise prévue. Ce paragraphe devrait être maintenu à sa place dans ce principe directeur.

Principe directeur B3.1.7 – Installations sanitaires, paragraphe 1: un water-closet et une baignoire et/ou une douche pour chaque groupe de six personnes ou moins.

Paragraphe 8 d): pas plus de quatre personnes.

Le mandat original du groupe de travail était de décider des chiffres à retenir. La commission est convenue que son mandat devait être élargi pour qu'il soumette un projet de texte à la commission.

- 356.** Le vice-président du groupe des armateurs a signalé une erreur dans la proposition concernant les tiroirs. La taille recommandée par les armateurs était de 475 litres et de 500 litres si un tiroir est inclus. Etant donné que le mandat comprend maintenant la rédaction d'un texte, le groupe des armateurs examinera en premier lieu le paragraphe 5 h) en vue de parvenir à de la souplesse pour ce qui a trait aux couchettes multiples, aux cabines et aux questions similaires.
- 357.** Le vice-président du groupe des gens de mer a acquiescé en ajoutant qu'il est important que les chiffres du rapport soient insérés dans la partie A. Un compromis solide a été obtenu sur la question de la jauge brute. Etant donné que la question de la taxe de jauge pose actuellement de sérieux problèmes pour l'industrie, il conviendrait de prévoir des exemptions dans certains cas. Les armateurs sont confrontés à des pressions financières en la matière. Les marins restent de plus en plus longtemps en mer et à bord des navires, et leurs possibilités de descendre à terre sont limitées du fait du renforcement des mesures de sécurité. Les pressions sur les marins à bord des navires sont également de plus en plus pesantes, d'où l'importance d'aborder la question de leurs besoins en matière de logement.
- 358.** Le membre gouvernemental du Japon s'est opposé à la proposition de déplacer la partie B dans la partie A et a appelé à la souplesse en s'inspirant du champ des clauses d'exemption prévues dans le paragraphe 9 du principe directeur B3.1.5 – Cabines.
- 359.** Le membre gouvernemental du Danemark, s'exprimant au sujet de la limite de tonnage prescrite dans B.3.1, suppose qu'il y a eu un accord sur 3 000 tonneaux de jauge brute, étant donné que le groupe de travail n'a examiné que les chiffres entre crochets et non pas le paragraphe 9.
- 360.** Le président a expliqué que ces détails seraient discutés une fois le projet de texte disponible.

Norme A3.1 – Logement et loisirs

Paragraphe 2 a)

- 361.** Le vice-président armateur a déclaré que l'alinéa a) du paragraphe 2 est redondant, vu que la réglementation 4.3 traite déjà de la question et qu'il n'est pas nécessaire d'y renvoyer.
- 362.** Le groupe des gens de mer a déclaré préférer se déterminer lorsque le résultat des discussions sur la réglementation 4.3 sera connu, et il a suggéré que cette disposition soit laissée de côté jusqu'à ce que l'on approfondisse le Titre 4.
- 363.** Le président a fait remarquer que l'argumentation relative à cette disposition est la même que celle concernant le paragraphe 5 t).
- 364.** Le vice-président du groupe des armateurs aurait préféré la suppression de cette disposition mais, eu égard à la décision d'enregistrer les observations des marins et à leur demande pour un simple examen du paragraphe 5 t) plus tard, ils ont accepté de supprimer les accolades.

365. Le groupe des gens de mer a donné son accord et les accolades de cette disposition ont été supprimées.

Paragraphe 2

366. Le vice-président armateur s'est déclaré favorable à l'élimination, au paragraphe 2, des crochets entre les mots «dans la mesure où cela est réalisable».

367. Le vice-président des gens de mer a indiqué que la signification des mots «dans la mesure où cela est réalisable» n'est pas claire. Faut-il entendre «si cela est réalisable» ou «dès que cela sera réalisable»? Dans une autre partie du projet recommandé, certaines dispositions prévoient que, lorsqu'il n'existe pas d'organisations de gens de mer, d'autres organisations peuvent être consultées. L'orateur a demandé des précisions sur ce point.

368. La conseillère spéciale de la commission a rappelé qu'une grande partie de ce libellé a été négociée en avril 2004. Elle a dit ne pas pouvoir être en mesure de donner un avis définitif mais comprendre que cela signifie «aussitôt que possible», sans spécifier de délai.

369. Le groupe des gens de mer a supposé que cela signifie «dès que possible» et que le texte peut être libellé en conséquence.

370. A l'issue d'un vote à main levée [une majorité] de membres gouvernementaux se sont prononcés en faveur du maintien des termes «dans la mesure où cela est réalisable», de sorte que la commission a supprimé les crochets.

Paragraphe 4

371. Le vice-président armateur s'est déclaré favorable à la suppression des crochets entourant cette disposition.

372. Le vice-président des gens de mer a approuvé.

373. La conseillère spéciale de la commission a déclaré qu'il aurait dû y avoir des accolades autour des mots «le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants sur le lieu de travail» à l'alinéa *c*) (comme indiqué dans les commentaires). Le Groupe de travail tripartite de haut niveau a recommandé à Nantes d'insérer ces facteurs dans le projet recommandé pour le mettre à jour; il est possible aussi de transférer cette disposition dans le Titre 4.

374. Le membre gouvernemental de la Chine a expliqué que son gouvernement attache une importance considérable au bruit et aux vibrations sur les navires. Si cette disposition est maintenue dans le Titre 3, s'applique alors aux navires existants une clause d'antériorité en vertu de laquelle ils ne sont pas tenus de s'y conformer. Si la disposition est transférée dans le Titre 4, elle s'appliquera aussi aux navires existants. L'orateur a suggéré d'inclure dans le projet une disposition visant à exempter les navires existants de cette exigence.

375. Le président a souligné que cette question est examinée par les commissions n° 2 et n° 3. Celles-ci se sont consultées et il est prévu que la commission n° 3 propose de transférer les dispositions sur ce point du Titre 4 au Titre 3, sur la base de la clause de l'antériorité.

376. La membre gouvernementale des Etats-Unis a indiqué que le groupe gouvernemental est favorable à la suppression des crochets autour du paragraphe 4. Le groupe propose aussi de supprimer les mots «sur le lieu de travail» à l'alinéa *c*). Cette proposition a été appuyée par le membre gouvernemental de l'Allemagne.

377. Les mots «sur le lieu de travail» ont été supprimés.

Paragraphe 5 a)

- 378.** Le vice-président des armateurs a proposé que, dans la version anglaise, on insère à la première et à la deuxième ligne le mot «clear» avant le mot «headroom», que l'on supprime les crochets entourant le chiffre 208 ainsi que ceux entourant le chiffre 198, et que l'on ne conserve que «198 centimètres».
- 379.** Le vice-président des gens de mer a approuvé cette proposition mais a opté pour le maintien de l'autre chiffre, c'est-à-dire «208 centimètres;».
- 380.** Le président du groupe gouvernemental a indiqué qu'il n'y a pas de consensus au sein de son groupe sur ce point et qu'il revient aux partenaires sociaux de trancher sur un texte de compromis.
- 381.** Le vice-président des armateurs a signalé qu'il existe d'autres limites et seuils dans le projet recommandé qui doivent être fixés, et il a suggéré que tous soient renvoyés à un groupe de travail.
- 382.** La commission a institué un groupe de travail composé de deux représentants du groupe des armateurs, deux représentants du groupe des gens de mer et des membres gouvernementaux de la République de Corée, du Japon, des Pays-Bas et du Royaume-Uni. Le groupe de travail sera présidé par la membre gouvernementale des Pays-Bas et traitera de toutes les questions de la norme A3.1 relative à l'espace libre et au tonnage.
- 383.** La présidente du groupe de travail sur les chiffres et les mesures dans le Titre 3 a demandé une prorogation de son mandat afin de fixer une valeur seuil pour la surface de plancher des chambres à coucher sur les navires de charge de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute, de 3 000 à 10 000 tonneaux de jauge brute et une autre pour les navires de charge de plus de 10 000 tonneaux de jauge brute. Le groupe de travail a souhaité aussi discuter la question de savoir si les chiffres doivent être placés sous la partie A ou sous la partie B du code. La commission a décidé de proroger le mandat du groupe de travail.
- 384.** Il a été décidé de supprimer les accolades et de confirmer le chiffre «203» dans le texte original du projet.
- 385.** Le président a noté que les passages transférés de la partie B dans la partie A sont représentés par les lettres *u*) à *y*) sur le document du groupe de travail.
- 386.** Il a été décidé de faire figurer au paragraphe *u*) un lavabo pour un groupe six marins. Le texte se lit désormais comme suit:
- u*) à bord de tout navire, il y aurait lieu de prévoir, en un endroit approprié, au minimum un water-closet ainsi qu'une baignoire et/ou une douche pour chaque groupe de six marins ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles.
- 387.** Le membre gouvernemental du Japon a proposé que le texte suivant soit inséré après le terme «personnelles» au paragraphe *u*): «Pour les navires spéciaux, les autorités compétentes peuvent autoriser un nombre plus élevé de marins, selon ce que prévoit la présente disposition.»
- 388.** Aux termes des discussions sur cette question, la commission a adopté la proposition du groupe de travail.

Paragraphe 5 e)

- 389.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé de supprimer le texte entre crochets dans le paragraphe 5 e) [à air recyclé]. Le vice-président du groupe des gens de mer a accepté la proposition. Le texte entre crochets a été supprimé.
- 390.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé de supprimer les accolades entourant les termes «du local radio et de tout poste central de commandes des machines» dans ce paragraphe. Le vice-président des gens de mer a approuvé. Les accolades ont été supprimées.

Paragraphe 5 h)

- 391.** Un débat a eu lieu au cours duquel il est apparu que le texte recommandé ne reflète pas les textes convenus antérieurement entre les partenaires sociaux et qu'on ne comprend pas si le texte entre crochets vise à exprimer des options possibles ou des questions distinctes.
- 392.** La conseillère spéciale de la commission a expliqué qu'il faut décider: a) s'il doit y avoir des dérogations quelconques aux dispositions du paragraphe 5 h); b) si elles doivent s'appliquer aux navires de plus de 3 000 tonneaux de jauge brute, elles seront traitées par le groupe de travail constitué pour examiner les questions relatives au tonnage, notamment; enfin, c) si le texte entre accolades concernant les navires spécialisés ou les navires utilisés pour la formation porte sur deux questions distinctes (et non deux options possibles), la question est alors de savoir s'il y a lieu de prévoir des dérogations pour les navires spécialisés ou les navires utilisés pour la formation.
- 393.** Le membre gouvernemental de la Chine a proposé de remplacer le paragraphe 5 h) par le texte suivant:

Sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle dans le cas:

1. des navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute;
2. des navires à but spécial;
3. des remorqueurs;
4. des embarcations rapides;
5. des navires effectuant de courtes traversées permettant aux gens de mer de rentrer chez eux ou de pouvoir faire usage d'installations comparables durant une partie de chaque jour.

L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription.

- 394.** Le membre gouvernemental de la Chine a estimé que cette clause n'était pas applicable aux nombreux gens de mer qui travaillent sur des navires effectuant de courtes traversées.
- 395.** La commission n'a pas appuyé cette proposition.
- 396.** Le membre gouvernemental du Japon a proposé de remplacer le membre de phrase «navires spécialisés ou navires utilisés pour la formation» par le membre de phrase «ou des navires spéciaux construits conformément au Code de sécurité relatif aux navires à but spécial adopté par l'Organisation maritime internationale en 1983 et ses versions ultérieures (dénommés ci-dessous «navires à but spécial»)».

-
- 397.** Le vice-président des armateurs a estimé que les navires utilisés pour la formation étaient inclus par définition dans la catégorie des navires à but spécial, et son groupe appuie donc la proposition du membre gouvernemental du Japon.
- 398.** Le vice-président des gens de mer a dit préférer l'expression «navires à but spécial», qui inclut les navires utilisés pour la formation. Il n'est pas nécessaire de prévoir de cabines pour les gens de mer qui ne vivent pas à bord.
- 399.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a estimé que la proposition du membre gouvernemental du Japon clarifiait le texte. Le membre gouvernemental de la France a également fait part de son appui.
- 400.** Le membre gouvernemental de la Norvège a fait part de son désaccord avec la proposition du membre gouvernemental du Japon et a dit préférer le texte original. Le problème est de nature plus formelle pour la Norvège du fait qu'elle n'a pas ratifié le Code de l'OMI et qu'en conséquence elle ne saurait être liée par cet instrument.
- 401.** Le vice-président des armateurs a proposé un nouveau texte qui offrirait de la flexibilité. Lorsque des cadets et des stagiaires sont à bord, il arrive souvent qu'ils soient plus de deux par cabine. Le texte est le suivant:
- Sur les navires autres que les navires à passagers, les navires à but spécial et les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute, chaque marin disposera d'une cabine individuelle. L'autorité compétente peut autoriser les cabines à plusieurs couchettes pour les cadets, les stagiaires et le personnel surnuméraire ainsi qu'à des fins de passage d'un équipage à l'autre pour une durée spécifiée par les partenaires sociaux. A l'exception des catégories de navires susmentionnées, le nombre de gens de mer occupant une même cabine ne devra jamais être supérieur à deux.
- 402.** Le vice-président des gens de mer a dit ne pas voir de différence entre les navires à but spécial et les navires utilisés pour la formation. Sans être opposé au texte, il estime que celui-ci aurait mieux sa place dans les principes directeurs. Comme il ne prête pas à controverse, il pourrait être inclus dans le rapport et les commentaires et être réexaminé ultérieurement.
- 403.** La commission est convenue de supprimer les accolades du paragraphe 5 h) et d'inclure la proposition du membre gouvernemental du Japon. Le président a rappelé à la commission que ce changement aurait des répercussions sur la norme A3.1 – Logement et loisirs, paragraphe 5 l) – qui traite aussi des navires à but spécial.

Paragraphe 5 l)

- 404.** En ce qui concerne la norme A3.1, paragraphe 5 h), il est apparu dans la discussion que le texte entre accolades du paragraphe 5 l) ne reflète pas les positions antérieurement convenues entre les partenaires sociaux, notamment en ce qui concerne ce qui constitue les navires spécialisés, les navires utilisés pour la formation et les navires affectés à la formation de spécialistes.

Paragraphe 5 m)bis

- 405.** En ce qui concerne l'infirmerie, il est proposé d'insérer un nouveau texte entre m) et n) se lisant comme suit:

m)bis tout navire {embarquant {15} gens de mer ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours} disposera d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. (C164A11/9 modifié) L'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la

navigation côtière. (C164A11/1) L'autorité compétente devra s'assurer que l'infirmier installé bord est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires;

Après un débat en son sein, la commission est convenue que la commission n° 3 n'avait pas terminé ses travaux sur la question, mais qu'elle même a pu s'occuper des termes entre accolades et placer l'alinéa dans la norme A3.1 – Logement et loisirs.

406. Le groupe des armateurs souhaitait ajouter au début du texte entre crochets le membre de phrase «de 10 000 tonneaux de jauge brute et au-delà» après «navire», et supprimer le mot «exclusivement» après le mot «fins». Dans la version anglaise du texte, ils souhaitaient aussi ajouter le mot «designated» après «separate».

407. Le président a noté un accord sur ce texte proposé tel que modifié par les armateurs qui se lirait comme suit:

Tout navire de 10 000 tonneaux de jauge brute ou au-delà embarquant 15 gens de mer ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours disposera d'une infirmerie distincte réservée à des fins médicales.

408. Le membre gouvernemental de la République de Corée a demandé des éclaircissements sur la catégorie des navires concernés en expliquant que l'application de la disposition pouvait être élargie par le libellé. La Conseillère spéciale a relu le texte proposé avec les modifications des armateurs.

409. Le membre gouvernemental du Japon a rappelé que l'on a signalé que ce paragraphe a été discuté par la commission n° 3 du point de vue des soins médicaux car il apparaît au départ dans la convention n° 164. Ici il concerne la structure des navires et il a rappelé l'accord selon lequel les discussions ne seraient pas rouvertes. Les changements proposés par les armateurs seraient difficiles à accepter par son gouvernement.

410. Le président a fait savoir que l'un des partenaires sociaux a découvert que la question du nombre des marins à bord n'a pas été discutée dans la commission n° 3, raison pour laquelle la question a été renvoyée ici.

411. Le vice-président du groupe des gens de mer a confirmé l'explication du président. Le groupe des marins souhaitait un chiffre plus bas que celui de 15 proposé, mais a estimé que tout navire de plus de 10 000 tonneaux de jauge brute où l'espace n'est pas une préoccupation de premier plan devrait disposer d'une infirmerie.

412. Le membre gouvernemental du Japon a estimé que si le fond du paragraphe pris de la convention n° 164 devait être changé de cette manière, alors des spécialistes médicaux seraient nécessaires à bord. Le nombre de marins malades ou blessés est en baisse au Japon depuis l'adoption de la convention n° 164 en 1987 et son entrée en vigueur en 1991, alors il serait difficile de convaincre le Parlement japonais de la nécessité de cette disposition.

413. Le président a observé que la proposition conserve l'obligation dans l'actuelle convention d'avoir des installations prévues spécialement pour soigner les marins sur les bateaux embarquant 15 marins et à bord des navires de 10 000 tonneaux de jauge brute ou au-delà affectés à un voyage d'une durée de plus de trois jours. Il ne s'agit pas d'une question de construction, mais d'une question médicale. Le rapport mentionnera les questions soulevées à cet égard. Il a suggéré que le texte proposé par les partenaires sociaux soit conservé et que le rapport fasse mention des questions discutées.

414. Le membre gouvernemental de la République de Corée a accepté la proposition du président.

-
- 415.** Le texte proposé a été adopté, mais il a ultérieurement été supprimé en séance plénière.
- 416.** Le vice-président du groupe des gens de mer a indiqué ne pas être sûr que 15 est le bon chiffre.
- 417.** Le membre gouvernemental du Japon a fait remarquer que la commission n° 3 s'est prononcée à l'unanimité en faveur du chiffre 15, de sorte qu'il n'y a pas lieu de rouvrir le débat à cette commission. Ce point de vue a été appuyé par la membre gouvernementale du Royaume-Uni qui avait été en même temps à la commission n° 3.
- 418.** Le vice-président du groupe des gens de mer a accepté cette décision, en déclarant toutefois qu'il y a de nombreux navires comptant moins de 15 membres d'équipage, notamment les petits porte-conteneurs. Si des gens de mer sont blessés, il n'y a pas de zone réservée pour recevoir une assistance médicale spécialisée.
- 419.** A la suite de consultations avec les membres du groupe des gens de mer de la commission n° 3, le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré que le chiffre de 15 marins n'est pas réglé et qu'il n'a pas voté sur ce point. Il a demandé que l'on y revienne en séance plénière. Les partenaires sociaux ont décidé de se réunir de manière informelle pour examiner cette question.
- 420.** Il a été précisé ultérieurement que la commission n° 3 avait décidé de maintenir dans le Titre 4 le paragraphe 4 a) de la norme A4.1 relatif à l'infirmier et de transférer dans le Titre 3 les paragraphes 1 à 4 du principe directeur B4.1.1.

Paragraphe 5 n)

- 421.** La commission a convenu de supprimer les accolades dans cette disposition.

Paragraphe 5 o)

- 422.** La commission a convenu de supprimer les accolades dans cette disposition.

Paragraphe 5 p)

- 423.** Le vice-président du groupe des armateurs souhaitait supprimer le texte entre crochets et a proposé l'insertion des mots «ou communs» après le mot «séparés».
- 424.** Le vice-président du groupe des gens de mer a rappelé les discussions approfondies tenues antérieurement sur le sujet en rapport avec le principe directeur B3.1.6 – Réfectoires. Le libellé utilisé ici dans la norme A3.1, paragraphe 5 p), est compatible avec le principe directeur qui l'accompagne.
- 425.** La commission a accepté la suppression des crochets au paragraphe 5 p) tout comme la proposition des armateurs. Le passage précédemment entre crochets se lit désormais: «des réfectoires séparés ou communs doivent être prévus s'il y a lieu».

Paragraphe 5 s)

- 426.** La commission a accepté la suppression des crochets entourant le texte de cette disposition.

Paragraphe 5 t)

- 427.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé de transférer cette disposition dans le Titre 4 vu qu'il s'agit d'une question de sécurité et de santé.

428. Le vice-président du groupe des gens de mer s'est demandé s'il s'agit d'une question de sécurité et de santé ou d'une question de logement. Les questions relatives à la structure des navires viennent sous le Titre 3, et celles relatives à la protection de la sécurité et de la santé sous le Titre 4. De l'avis de son groupe, le paragraphe 5 *t*) se réfère aux installations et la seule question est de savoir s'il s'agit de l'emplacement le plus approprié. Il souhaite que la question soit examinée une nouvelle fois.

429. Le président a proposé de supprimer les crochets dans cette disposition et de faire consigner les observations des marins dans le rapport. Le groupe des armateurs a accepté la proposition et les crochets ont été supprimés.

Paragraphe 6

430. Le vice-président des armateurs a donné son accord pour que soient supprimées les accolades dans ce paragraphe, en précisant toutefois que le texte figurant entre crochets «[à des endroits appropriés]» n'est pas nécessaire et doit être supprimé.

431. Le groupe des gens de mer a accepté cette proposition et il en est décidé ainsi par la commission.

Paragraphe 7

432. Le vice-président des armateurs a déclaré que le texte proposé n'était pas le bon. Les partenaires sociaux se sont déjà entendus sur un texte qui diffère de celui actuellement soumis à la commission sur deux points: le membre de phrase «et offre des conditions d'habitabilité décentes» devrait être placé entre crochets, et les mots «et sans danger» (actuellement entre crochets) devraient être supprimés en même temps que les accolades. Ainsi, pour les armateurs, la seule question en jeu ici est le fait que le membre de phrase «qui offre des conditions d'habitabilité décentes» est entre crochets, alors qu'il souhaiterait qu'on le supprime, car il le trouve incompréhensible.

433. Le vice-président des gens de mer s'est dit d'accord avec le groupe des armateurs en ce qui concerne le texte précédent des partenaires sociaux. Son groupe accepte la suppression des mots «et sans danger». Cependant, le membre de phrase «et offre des conditions d'habitabilité décentes» désigne des logements qui sont non seulement maintenus en bon état d'entretien et de propreté (dans la mesure réalisable à bord des navires), mais aussi tels que les gens de mer puissent y vivre de manière véritablement décente. Il y a manifestement ici une intention de valeur ajoutée, étant entendu que le libellé de la disposition pourrait exiger un réexamen.

434. Le vice-président des armateurs a jugé cette notion ouverte aux interprétations subjectives, particulièrement dans différentes parties du monde. Cependant, dans un esprit de compromis, son groupe est disposé à supprimer les crochets entourant le membre de phrase «et offre des conditions d'habitabilité décentes».

435. Il a été convenu de supprimer les crochets entourant le membre de phrase «et offre des conditions d'habitabilité décentes» au paragraphe 7.

Paragraphe 9

436. Le vice-président des armateurs a proposé la suppression de la dernière phrase «Les considérations financières ne font pas partie de ces motifs», mais a accepté la suppression des accolades entourant le reste du texte.

437. Le vice-président des gens de mer a jugé dangereuse la suppression de la dernière phrase, étant donné que les considérations financières seraient alors évoquées dans chaque cas. Or,

s'il existe des considérations financières, elles doivent être expliquées. L'intention visée ici est de suivre une approche raisonnable et, s'il existe des motifs solides, y compris de nature financière, de procéder à des consultations sur la nature de ces motifs et de s'entendre sur une solution. L'orateur a proposé la formulation suivante: «Ces motifs pourraient inclure les considérations financières après la tenue de consultations entre les armateurs et les gens de mer».

- 438.** Le vice-président des armateurs a fait remarquer que la proposition des gens de mer était un texte nouveau et a dit qu'il souhaiterait entendre les explications du Bureau quant à la manière dont a été retenu le libellé du texte soumis à la commission.
- 439.** La conseillère spéciale a indiqué que le texte du Titre 3 est le résultat de longues négociations. Comme il est expliqué dans les commentaires, des négociations ont eu lieu entre les partenaires sociaux après la réunion de Nantes afin de faire progresser le texte en vue de la présente Conférence. Cependant, les contraintes de temps ont empêché le Bureau d'incorporer l'ensemble de ces changements négociés dans le texte soumis à la commission, et les passages concernés sont indiqués entre accolades dans le projet de texte recommandé. L'intention du Bureau était de rédiger une clause déclarant que toute exception ou dérogation devrait se fonder sur des motifs clairs et solides à caractère non financier. Le Bureau a choisi cette formule afin d'éviter d'avoir à insérer la même clause après chacune des dispositions auxquelles elle se rapporte.
- 440.** Le vice-président des gens de mer a proposé la suppression de la dernière phrase en arguant que les «motifs solides» sont mentionnés juste avant dans la disposition.
- 441.** Le vice-président des armateurs s'est dit d'accord avec cette proposition. Il a ensuite proposé la suppression du mot «particulières» à la deuxième ligne.
- 442.** Le vice-président des gens de mer a jugé nécessaire le maintien du mot «particulières», car il importe de savoir quelles sont les circonstances examinées.
- 443.** Le groupe des armateurs a accepté de conserver le mot «particulières».
- 444.** Les partenaires sociaux s'étant entendus sur la suppression de la dernière phrase du paragraphe 9, le président a déclaré que les accolades de ce paragraphe étaient supprimées, de même que la dernière phrase.
- 445.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a dit craindre que le paragraphe 9 ne menace les dispositions relatives à l'équivalence d'ensemble contenues dans les articles, étant donné que ce paragraphe pourrait autoriser des exemptions ne répondant pas à la stricte notion d'équivalence d'ensemble.
- 446.** Le vice-président des gens de mer a indiqué que l'intention de son groupe n'était pas de prendre ses distances avec la notion d'équivalence d'ensemble, mais que la question en jeu tient aux motifs sur lesquels repose cette disposition et sur la manière dont on pourrait y répondre sous une autre forme.
- 447.** Le groupe des armateurs s'est dit d'accord avec les craintes exprimées par le membre gouvernemental du Royaume-Uni.

Principe directeur B3.1.3 – Chauffage

Paragraphe 2

- 448.** Le vice-président du groupe des armateurs ayant demandé une explication technique sur le fait que la vapeur ne devrait pas être utilisée pour la transmission de la chaleur, le membre gouvernemental de la République de Corée a expliqué qu'il y avait un risque de fuite qui pourrait affecter le logement des marins. Il a fait remarquer que l'expression «transmission de la chaleur» devrait être utilisée à la place de «transport de la chaleur». Il a été soutenu par le groupe des gens de mer.
- 449.** La commission a accepté de supprimer les accolades entourant le texte du paragraphe 2 et de remplacer «transport» par «transmission».

Principe directeur B3.1.5 – Cabines

Paragraphe 2

- 450.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé de supprimer les crochets au paragraphe 2 mais a souhaité que les mots entre crochets «pour autant que cela est réalisable» soient supprimés.
- 451.** Le vice-président du groupe des gens de mer a approuvé.
- 452.** Il a été convenu de supprimer les crochets au paragraphe 2 et de supprimer les mots «pour autant que cela est réalisable».

Paragraphe 4

- 453.** Le vice-président du groupe des armateurs a accepté la suppression des crochets.
- 454.** Les gens de mer ont approuvé.
- 455.** La commission a décidé de supprimer les crochets et de transférer ce paragraphe dans la norme.

Paragraphe 5

- 456.** La commission a approuvé le texte proposé et accepté de le transférer dans la norme.

Paragraphe 6

- 457.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a fait observer que la référence, dans la dernière phrase du paragraphe 4, à l'autorité compétente qui peut autoriser une superficie plus réduite pour les navires à passagers, les navires destinés à des services spéciaux et les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute n'est pas compatible avec le paragraphe 6 a), qui stipule une superficie minimum par personne.
- 458.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a considéré que tous les paragraphes contenant des chiffres précis pour le logement des marins devraient rester dans la partie B du code (principes directeurs).
- 459.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a dit ne pas être d'accord et considérer qu'une indication très précise de la dimension des cabines est nécessaire, notamment en cas de changement de pavillon. Les paragraphes en question devraient être transférés dans

la partie A du code. L'orateur a convenu avec le membre gouvernemental de la Fédération de Russie qu'il y a une incompatibilité entre les paragraphes 4 et 6: le paragraphe 4 encourage une seule couchette par cabine, mais les prescriptions du paragraphe 6 a), parallèlement à celles du paragraphe 4 c), n'aideront peut-être pas les marins à obtenir des cabines à une couchette. Il a proposé de supprimer le paragraphe 6 a).

460. Les groupes des armateurs et des gens de mer ont appuyé cette déclaration.

461. Le paragraphe 6 a) a été supprimé et la commission a décidé que ce paragraphe doit être transféré dans la norme.

Paragraphe 8

462. Le groupe des armateurs comme le groupe des gens de mer sont convenus de maintenir le paragraphe 8 dans son intégralité.

463. Compte tenu du grand nombre de petits navires en activité autour du Japon, le membre gouvernemental du Japon a proposé que les premiers chiffres mentionnés au paragraphe 8 soient les mêmes que ceux indiqués dans la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, les paragraphes 8 a) et 8 b) indiquant respectivement 6,5 et 7,5 m².

464. Cette déclaration a été appuyée par les membres gouvernementaux de la Chine et de la République de Corée.

465. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a dit ne pas être d'accord avec la proposition japonaise, en rappelant que ces chiffres ont été négociés par le groupe de travail. Il a été appuyé par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la France et de la Norvège.

466. Les vice-présidents des groupes des armateurs et des gens de mer ont confirmé que les chiffres ont été acceptés par les partenaires sociaux.

467. Le président a fait observer qu'une faible majorité des membres gouvernementaux sont favorables aux chiffres proposés. Cela étant, le texte proposé pour le paragraphe 8 a été accepté et transféré dans la partie A du code.

Paragraphe 8bis

468. Le membre gouvernemental des Pays-Bas, président du groupe de travail, a résumé la discussion relative aux superficies, comme prévu au paragraphe. Les partenaires sociaux ont proposé une superficie de 7,5 m² pour les officiers subalternes et de 8,5 m² pour les officiers supérieurs. Cependant, il est nécessaire de définir les termes «subalterne» et «supérieur». Ce dernier pourrait désigner la direction ou les chefs de département. Il conviendrait de disposer d'une définition uniforme qui pourrait être mise en œuvre sur le plan mondial, mais le groupe de travail n'a pas été en mesure d'en retenir une qui soit applicable. Il est important de s'entendre sur une définition avant la session maritime de la Conférence internationale du Travail. Plus de travail doit être accompli pendant la période intersessions.

469. Après avoir consulté le bureau de la commission, le président a proposé de retenir le chiffre de 8,5 m². La commission a approuvé et noté que la définition de la notion d'«officier subalterne» et la proposition faite par les armateurs d'allouer une superficie de 7,5 m² aux personnes entrant dans cette catégorie n'était pas résolue. Il y a eu un accord sur différentes superficies pour les officiers subalternes et supérieurs. La définition des deux catégories a besoin d'être affinée.

-
- 470.** Le membre gouvernemental du Japon, tenant compte du conseil donné par le groupe de travail, a indiqué que les voiliers-écoles disposent seulement de logements en dessous du pont, et non sur le pont. Il faudrait inclure après les crochets l'exemption suivante: «l'autorité compétente peut réduire les superficies sur les navires à but spécial».
- 471.** Le président a fait remarquer qu'une exemption traduit une incapacité à s'entendre sur une norme internationale du travail relative aux différentes dimensions des pièces. L'objectif essentiel est d'élaborer une norme internationale claire.
- 472.** Le vice-président des gens de mer a souligné la nécessité d'appliquer la norme uniformément aux navires à passagers et aux autres navires spécialisés.
- 473.** Prenant acte de ce que la question de l'application de la convention aux flottes nationales n'a pas été résolue par la commission n° 1, la membre gouvernementale des Etats-Unis a dit souhaiter qu'on consigne au compte rendu le fait que la décision aurait des répercussions sur les travaux de la commission n° 2 relatifs aux chiffres convenus pour le logement et les loisirs et aurait également une incidence quant à leur impact sur la mise en œuvre et l'application.

Paragraphe 9

- 474.** Le président a souligné que cette proposition fait partie du texte approuvé par les partenaires sociaux.
- 475.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni s'est inquiété du fait que le nouveau concept d'officier subalterne ou supérieur pourrait être difficile à mettre en œuvre en pratique, et a demandé des orientations aux partenaires sociaux.
- 476.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé de tenir des consultations pour trouver une meilleure définition pour ce nouveau concept.

Paragraphe 10

- 477.** Le président a indiqué qu'il est proposé de déplacer la plus grande partie de ce paragraphe pour l'insérer dans la partie A du code, sauf la dernière phrase «il faudrait envisager de faire bénéficier le premier mécanicien de cette disposition lorsque cela est possible».
- 478.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé de supprimer le passage entre accolades à l'intérieur du texte entre crochets, c'est-à-dire «après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées».
- 479.** Le groupe des gens de mer s'y est déclaré défavorable, car ce paragraphe concerne une exemption et, en tant que telle, il devrait donner lieu à des consultations.
- 480.** Le vice-président du groupe des armateurs a expliqué que c'est une question que l'armateur et l'autorité compétente doivent résoudre, mais que le groupe des armateurs est prêt à maintenir ce passage. Il a déclaré que le groupe souhaite supprimer le mot «individuellement».
- 481.** Le vice-président du groupe des gens de mer s'est déclaré favorable à la suppression du mot «individuellement», car son groupe ne souhaite pas une déclaration générale mais insiste pour que les exemptions soient décidées au cas par cas pour chaque navire, chacune étant justifiée pour elle-même.
- 482.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a fait valoir que le mot «individuellement» doit être supprimé, car il entraînerait dans la pratique des procédures bureaucratiques et

administratives complexes. Il a souligné qu'il ne propose pas une exemption générale mais seulement une exemption pour les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute et seulement après consultation des partenaires sociaux. Le membre gouvernemental de la Norvège a souscrit à cette déclaration.

- 483.** Le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré que, si le membre gouvernemental de l'Allemagne ne souhaite pas une exemption générale, il ne voit pas pourquoi les exemptions ne devraient pas être examinées individuellement.
- 484.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a fait remarquer que la mention importante est «après consultation des organisations de gens de mer et d'armateurs». Ainsi, les partenaires pourraient-ils éviter que les cabines ne soient trop exigües.
- 485.** Le président a proposé de supprimer le mot «individuellement».
- 486.** Le vice-président du groupe des gens de mer s'est déclaré d'accord.
- 487.** Les accolades ont été supprimées et le texte adopté avec la suppression du mot «individuellement». Le texte a été transféré dans la partie A du code avec une note indiquant à quelle disposition il renvoie.

Paragraphe 18 et 19

- 488.** La commission a approuvé le texte des paragraphes 18 et 19, ainsi que la suppression des accolades et leur transfert à la norme A. Le texte des deux paragraphes est le suivant:

18. Le mobilier devrait comprendre une armoire de contenance minimale de 475 litres pour chaque occupant. Un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres devrait être mis à la disposition de chaque occupant. Si le tiroir est incorporé à l'armoire, le volume minimum combiné devrait être d'au moins 500 litres pour chaque occupant. Elle devrait être pourvue d'une étagère, et son utilisateur devrait pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée.

19. Chaque cabine devrait être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins.

Principe directeur B3.1.6 – Réfectoires

Paragraphe 1

- 489.** Le membre gouvernemental de la Grèce a fait observer que les définitions des termes «personnel de maistrance», «le capitaine et les officiers» et «le reste des gens de mer» n'ont pas été fournies.
- 490.** Le président a expliqué que comme cette disposition s'appliquera à toute personne travaillant à bord de navires, les définitions ne sont pas nécessaires.
- 491.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a demandé si cette disposition s'applique aux navires, pris individuellement, ou si elle se réfère à la législation nationale.
- 492.** Le président a répondu que, comme le B3.1.6 est un principe directeur, il appartiendra aux différents gouvernements d'en déterminer l'application.
- 493.** Le nouveau libellé proposé par le groupe des armateurs et modifié par le vice-président du groupe des gens de mer pour tenir compte des consultations et du dialogue avec les représentants des gens de mer se lit comme suit:

Les réfectoires peuvent être communs ou séparés. La décision en la matière devrait être prise après consultation des représentants des armateurs et des gens de mer et sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Il faudrait tenir compte de facteurs tels que les dimensions du navire et des différents besoins culturels et/ou religieux ainsi que sociaux des gens de mer.

494. Le nouveau libellé a été adopté.

Paragraphe 3

495. Le texte ci-après a été accepté par la commission:

3. A bord de tous les navires autres que les navires à passagers, la superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne devrait pas être inférieure à 1,5 mètre carré par place assise prévue.

Paragraphe 4

496. Pour tenir compte du changement apporté au paragraphe 3, un membre armateur a proposé d'ajouter les mots «à bord de tous les navires» au début de la phrase. Ce changement ayant été approuvé par la commission, le texte est maintenant le suivant:

4. A bord de tous les navires, les réfectoires devraient être pourvus de tables et de sièges appropriés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre probable de gens de mer qui les utiliseront en même temps.

Principe directeur B3.1.7 – Installations sanitaires

497. Le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer sont convenus d'enlever toutes les accolades et de faire passer les paragraphes 1, 2, 3, 4 et 6 dans la partie A du code.

498. Le membre gouvernemental du Japon a élevé une objection au transfert sans discussion préalable des paragraphes dans la partie A.

499. La membre gouvernementale des Etats-Unis, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux, a déclaré que son groupe s'en est remis aux partenaires sociaux uniquement pour ce qui concerne les chiffres. Toutes les autres propositions doivent être examinées.

500. Sur la proposition du membre gouvernemental du Canada, le président a demandé aux membres gouvernementaux de se prononcer à main levée au sujet du transfert des paragraphes dans la partie A. [Les résultats n'ont pas été annoncés en séance.]

501. Le membre gouvernemental du Danemark a déclaré que les gouvernements qui se disent profondément préoccupés par des dispositions devraient avoir la possibilité de s'expliquer à ce sujet devant la commission avant que celle-ci ne décide de demander aux participants de se prononcer à main levée. Il serait, en outre, préférable de discuter chaque paragraphe séparément pour éviter qu'un gouvernement ne se voie contraint de faire opposition à un ensemble de paragraphes, même quand un seul d'entre eux lui pose problème.

502. Revenant aux questions techniques visées dans le principe directeur, le membre gouvernemental du Royaume-Uni a demandé pourquoi il n'est pas fait mention de lavabos au paragraphe 1 et pourquoi le paragraphe 3 prévoit moins d'installations sur les navires à passagers effectuant de courtes traversées. Ces navires sont généralement des ferries.

-
- 503.** Un membre du groupe des armateurs a expliqué que les gens de mer ne vivent généralement pas à bord du ferry. La plupart des membres d'équipage rentrent chez eux à la fin de la journée et n'ont donc pas besoin d'autant d'installations à bord.
- 504.** Le président a rappelé qu'il y a déjà eu une discussion approfondie sur ce point et qu'il a été décidé d'enlever les crochets. Ensuite, il y a eu une proposition tendant à faire passer le contenu de la partie B dans la partie A, et les partenaires sociaux ont donné leur accord. Les gouvernements ayant été priés de donner leur avis, une importante majorité s'est prononcée en faveur du transfert des dispositions. Aussi a-t-il estimé qu'il y a un large degré d'accord. Les accolades sont enlevées et le texte est passé du principe directeur B.3.1.7 à la norme A3.1, les paragraphes 1, 2, 3, 4 et 6 du principe directeur à la suite du paragraphe 5 de la norme.
- 505.** Le membre gouvernemental du Japon a fait remarquer qu'un tiers du groupe des membres gouvernementaux est opposé au transfert du principe directeur B3.1.7 dans la partie A. Une certaine clause d'exonération est donc nécessaire, et il convient qu'elle soit examinée et formulée.
- 506.** Le président a indiqué qu'il tient compte de ce que la Commission d'organisation des travaux a envoyé. Il s'agit d'une clause des droits acquis. Il a indiqué son intention de s'en tenir à cette proposition en l'état.
- 507.** Le membre gouvernemental du Japon a noté que le paragraphe 2 du principe directeur B3.1.7 contient une clause d'exonération, mais seulement pour les navires à passagers, pas pour les navires spéciaux. Il a estimé que c'est raisonnable et demandé que les membres gouvernementaux donnent leur avis.
- 508.** Le vice-président du groupe des gens de mer a indiqué qu'il est difficile d'adopter un texte qui n'a pas été examiné.
- 509.** Le président a pris acte que la commission peut faire passer le texte dans la partie A et examiner d'éventuelles clauses d'exonération plus tard.

Paragraphe 8 d)

- 510.** Le texte de ce paragraphe a été approuvé tel que rédigé. Son texte est maintenant le suivant:
- d) les toilettes devraient être situées en un endroit aisément accessible des cantines et des locaux affectés aux soins de propreté, mais elles devraient en être séparées; elles ne devraient pas donner directement sur les cabines ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre cabines et toilettes; toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas s'appliquer aux toilettes situées entre deux cabines dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre gens de mer;

Principe directeur B3.1.7bis – Infirmerie

- 511.** Dans le principe directeur B3.1, *insérer* un nouveau principe directeur «B3.1.7bis – Infirmerie» (transféré du principe directeur B4.1.1, paragraphes 1 à 4) après le principe directeur B3.1.7, qui se lit comme suit:
1. L'infirmerie devrait être conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des premiers soins ainsi qu'à aider à prévenir la propagation des maladies infectieuses. (C.164A11/5 modifié)

2. L'entrée des couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau devraient être aménagés de manière à assurer le confort et à faciliter le traitement des occupants. (C.164A11/6)

3. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmierie devrait être prescrit par l'autorité compétente. (C.164A11/7)

4. Les occupants de l'infirmierie devraient disposer, pour leur usage exclusif, de sanitaires qui fassent partie de l'infirmierie elle-même ou soient situés à proximité immédiate de celle-ci. (C.164A11/8) Une telle infirmierie comprend au minimum un water-closet, un lavabo et une baignoire ou douche.

512. Le vice-président du groupe des armateurs a accepté le texte proposé. Il a rappelé à la commission qu'il y a à bord une personne qualifiée pour administrer les premiers soins. La radiocommunication offre aussi la possibilité de recevoir des informations d'ordre médical.

513. Les crochets ont été supprimés et le texte adopté.

514. Le président a demandé si l'on est d'accord pour remplacer les termes «un water-closet» par les termes «un cabinet de toilette» dans l'ensemble de l'instrument. La commission a donné son accord pour que ce remplacement soit effectué dans l'ensemble de l'instrument.

Principe directeur B3.1.10 – Installations de loisirs

515. Cette disposition faisant partie du texte discuté par le groupe des gens de mer en avril 2004 pour arriver à un accord, le vice-président du groupe des armateurs a exprimé le souhait de ne pas poursuivre la discussion en commission avant que ce texte soit disponible.

516. Le vice-président des gens de mer a alors présenté les modifications convenues avec le groupe des armateurs en avril 2004:

- supprimer les accolades au paragraphe 4 *h*);
- supprimer les accolades autour du mot «raisonnable» au paragraphe 4 *j*);
- transférer les dispositions des paragraphes 5 à 7 dans le Titre 4 sous Bien-être;
- en ce qui concerne le paragraphe 4 *a*), les partenaires sociaux étaient convenus de supprimer les accolades autour du mot «un fumoir» mais vu l'annonce faite par l'Union européenne après la réunion d'avril 2004, à propos de l'interdiction de fumer dans les zones collectives, il est probable que la commission devra revoir ce point;
- en ce qui concerne le paragraphe 4 *c*), après de longues discussions, il avait été convenu de supprimer les accolades autour du paragraphe 4 *c*), mais l'orateur a jugé opportun de demander l'avis des gouvernements. Qui plus est, le groupe des gens de mer a estimé qu'il devrait y avoir une mention du financement par l'armateur de ces films et films vidéo; le mot «financement» ne figure pas dans la disposition dans son état actuel.

517. Le président a déclaré que la discussion se déroulera sur la base du rapport que vient de présenter le vice-président des gens de mer.

518. Il a été convenu de supprimer les accolades aux alinéas *h*) et *j*) du paragraphe 4 et de demander au Comité de rédaction de décider de l'endroit où insérer dans le Titre 4 le principe directeur B3.1.10 ainsi que les paragraphes 5 à 7, dont les accolades disparaissent.

-
- 519.** Quant à l'alinéa *a*) du paragraphe 4 relatif au fumoir, le membre gouvernemental de l'Égypte a considéré que les gens de mer qui fument doivent avoir un endroit spécifique pour ce faire, faute de quoi ils trouveront tout simplement un autre endroit si cela leur est interdit. Cette disposition offre la protection nécessaire.
- 520.** Le président a souligné que ce n'est qu'un principe directeur que la commission examine et qu'il a été convenu de supprimer les accolades à l'alinéa *a*) de ce paragraphe.
- 521.** Le vice-président des gens de mer a réitéré que son groupe tient à ce qu'il soit clair que tous les frais associés à la fourniture des installations mentionnées à l'alinéa *c*), et de fait dans tous les autres alinéas du paragraphe 4, seront à la charge de l'armateur. Certes, la phrase introductive dispose que «Lorsque cela est réalisable, il faudrait aussi envisager de fournir aux gens de mer:», mais il faut garantir que cela ne coûte rien aux gens de mer.
- 522.** Le vice-président du groupe des armateurs a déclaré que certains éléments de ce principe directeur (par exemple les communications téléphoniques avec la terre mentionnées à l'alinéa *j*)) ne sont pas payés par l'armateur. Le groupe des gens de mer est convenu que cette disposition constitue une exception. Le vice-président armateur a alors proposé d'insérer le mot «gratuitement» dans la phrase introductive du paragraphe 4, de manière qu'elle se lise comme suit:
4. Lorsque cela est réalisable, il faudrait aussi envisager de fournir gratuitement aux gens de mer:
- 523.** Le président a demandé confirmation de l'accord sur le libellé susmentionné proposé; il a proposé que le paragraphe 4 *j*) demeure inchangé puisqu'il y est dit que l'accès à ces services doit être fourni «pour un tarif raisonnable».
- 524.** Le membre gouvernemental du Japon s'est inquiété de la procédure consistant à ajouter à l'endroit proposé le mot «gratuitement» étant donné qu'il s'agit d'un texte qui n'est pas entre crochets.
- 525.** Le président a jugé qu'il s'agit d'un changement découlant d'un autre. Il a été convenu de procéder à la modification proposée de la phrase introductive du paragraphe 4; le président a confirmé que c'est une décision de la commission et qu'il n'y a pas lieu d'en référer au Comité de rédaction.

Paragraphe 5 à 7

- 526.** Le président a rappelé que le Comité de rédaction a été prié de trouver la bonne place pour ces dispositions dans le Titre 4 et de supprimer les accolades. Le Comité de rédaction a conclu que l'emplacement actuel, bien que non optimal, est le plus approprié. Il a donc proposé de le laisser où il est et de modifier le titre du principe directeur 3.1.10 qui se lit désormais «Installations de loisirs, courrier et dispositions concernant le courrier et les visites à bord du navire».
- 527.** Le vice-président du groupe des gens de mer a accepté, à la condition que l'on précise que ceci ne s'applique pas uniquement au nouveau tonnage.
- 528.** Le président a proposé qu'il soit mentionné dans le rapport que cette disposition ne s'applique pas uniquement aux nouveaux navires. Les changements proposés ont été acceptés.

Principe directeur B3.1.11 – Prévention du bruit et des vibrations

529. La commission a décidé d'insérer le nouveau principe directeur proposé, dont la teneur est la suivante:

Principe directeur B3.1.11 – Prévention du bruit et des vibrations

1. Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation, les cuisines et les autres locaux d'habitation devraient être situés aussi loin que possible des machines, de la chambre de chauffe et de la timonerie, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage et de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants. (*Ancien principe directeur B4.3.2, paragraphe 3 c i)*)

2. Des matériaux isolants ou d'autres matériaux adaptés, absorbant le bruit, devraient être utilisés pour la construction et la finition des cloisons, des plafonds et des ponts et à l'intérieur des espaces bruyants, ainsi que des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines. (*Ancien principe directeur B4.3.2, paragraphe 3 c ii)*)

3. La salle des machines et les autres locaux abritant des machines devraient être dotés, lorsque cela est possible, de postes centraux de commande insonorisés à l'usage du personnel de la salle des machines. Les postes de travail tels que l'atelier devraient être isolés, dans la mesure du possible, pour éviter le bruit général de la salle des machines et des mesures devraient être prises pour réduire le bruit du fonctionnement des machines.

4. Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'Organisation internationale du Travail relatives aux niveaux d'exposition aux facteurs ambiants sur le lieu de travail, ainsi que, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, et qu'à toute modification ultérieure et à tous instruments supplémentaires relatifs aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires. Un exemplaire de l'instrument applicable en anglais ou dans la langue de travail du navire devrait être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer.

5. Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation, les cuisines et les autres locaux d'habitation ne devraient pas être exposés à des vibrations excessives.

Réglementation 3.2 – Alimentation et service de table

530. Le vice-président du groupe des armateurs s'est référé aux travaux entrepris conjointement par le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs sur les passages figurant entre crochets dans la réglementation 3.2 (paragraphe 3), dans la norme A3.2 (paragraphe 3) et dans l'ensemble du principe directeur B3.2.2, qui peut désormais être soumis à la commission pour examen.

531. Le vice-président des gens de mer a présenté un nouveau texte intitulé «Proposition commune armateurs/gens de mer pour la réglementation 3.2», et identifié les modifications proposées comme indiqué ci-après. Le paragraphe 3 de la réglementation a dû faire l'objet de modifications considérables du fait que les réglementations de l'OMI ne traitent pas des questions relatives aux cuisiniers de navire. Le texte proposé est libellé comme suit:

3. Les marins engagés comme cuisiniers de navire pour la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour leur poste à bord. (C.69A3) Cette formation doit comprendre un cours sanctionné par une qualification et agréé par l'autorité compétente, et couvrir l'aptitude pratique à la cuisine, l'hygiène alimentaire et personnelle, le stockage des vivres, le contrôle des stocks alimentaires, la protection de l'environnement et les règles de sécurité et de santé à observer dans le service de table.

532. Dans la norme, aucune modification n'est proposée pour les paragraphes 1 et 2, mais un nouveau libellé a été proposé pour le paragraphe 3 existant, le but étant de confier au capitaine ou à l'armateur les nouvelles responsabilités suivantes:

3. Le capitaine ou l'armateur doivent veiller à ce qu'un marin engagé en qualité de cuisinier de navire possède la formation et les qualifications requises et soit jugé compétent pour son poste à bord, conformément aux prescriptions établies dans la législation du Membre concerné.

533. Il a été proposé d'ajouter, après le paragraphe 3, un nouveau paragraphe traitant de la question de savoir ce qu'il faut faire lorsque les services d'un cuisinier à temps plein ne sont pas requis. Le texte à insérer est libellé comme suit:

4. Les navires opérant [à leur] [avec un] effectif prescrit de moins de dix personnes, qui, en raison de la taille de l'équipage ou du système d'exploitation, ne peuvent pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier à temps plein, devraient former ou initier quiconque traite les aliments dans la cuisine, notamment aux règles d'hygiène alimentaire et personnelle ainsi qu'au stockage des vivres à bord.

534. Il a été proposé d'ajouter, après le paragraphe 4, un nouveau paragraphe libellé comme suit:

6. Un marin qui a été engagé en qualité de cuisinier de navire doit avoir au moins 18 ans.

535. Aucune modification n'a été proposée pour le principe directeur B3.2.1.

536. Dans le principe directeur B3.2.2, aucune modification n'a été proposée pour les paragraphes 3 et 4 existants, mais ceux-ci deviennent les paragraphes 2 et 3. Par ailleurs, les paragraphes 1 et 2 existants sont modifiés en ce sens qu'ils sont plus détaillés et introduisent les notions de qualifications ou d'expérience pertinentes acquises; ils se lisent comme suit:

1. Pour obtenir un certificat de capacité comme cuisiniers de navire, les gens de mer devraient:

- a) avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente, période qui pourrait varier en fonction des qualifications et de l'expérience pertinentes acquises;
- b) avoir passé avec succès l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation de cuisinier agréé pour les cuisiniers. (C69A4/2)

537. Le président a ouvert la discussion uniquement sur les modifications proposées.

538. Le membre gouvernemental du Danemark a considéré que les modifications très détaillées proposées pour la réglementation 3.2.3 relèvent de la norme A3.2, et a demandé l'avis du Bureau.

539. Le président a indiqué qu'il en convient, et proposé de transférer dans la norme 3.2 la dernière phrase (du texte proposé en remplacement du paragraphe 3) qui commence par les termes «Cette formation devrait comporter».

540. Le membre gouvernemental du Japon n'a pas élevé d'objection mais a précisé que, de son point de vue, le libellé de la phrase en question est source de confusion. Les termes «formation» et «qualifications» sont différents et devraient être différenciés. Ne pas le faire rendrait difficile l'élaboration de politiques nationales. Il a été appuyé par les membres

gouvernementaux des Etats-Unis, des Pays-Bas et de la République arabe syrienne. Le président a estimé que cette question relève du Comité de rédaction.

- 541.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a indiqué que, dans la première phrase du paragraphe 3 de la réglementation, le terme «et» doit être remplacé par le terme «ou» afin de ne pas disqualifier par inadvertance les gens de mer possédant une expérience. Elle a été soutenue par le membre gouvernemental du Danemark.
- 542.** La membre gouvernementale des Pays-Bas a indiqué préférer le maintien du terme «et» dans ce passage, point de vue qui a été appuyé par les membres gouvernementaux de la Fédération de Russie et de la République arabe syrienne.
- 543.** Le président a proposé que le terme «et» figurant dans la première phrase du paragraphe 3 soit maintenu, et il en a été ainsi convenu.
- 544.** Le vice-président des gens de mer a souligné qu'il est important d'avoir à bord des cuisiniers qui observent les règles d'hygiène et de sécurité, dans l'intérêt de la santé de l'équipage. Les cuisiniers de navire doivent être capables d'opérer dans une cuisine qui bouge, parfois avec du roulis, ce qui exige une formation. Une formation reçue à bord peut être acceptable, mais une certaine forme de compétence identifiable est requise et doit être confirmée par une qualification.
- 545.** Concernant la deuxième phrase du projet de paragraphe 3 de la réglementation, le vice-président des armateurs a souscrit à la proposition du membre gouvernemental du Danemark, à savoir qu'il convient de faire passer cette phrase dans la norme A3.2. Il a également proposé que les termes «ou reconnus» soient insérés après le terme «agréés». Le groupe des gens de mer y a consenti.
- 546.** Le président a déclaré que cette proposition est acceptée et soumise au Comité de rédaction afin qu'il trouve le libellé approprié pour cette deuxième phrase.

Norme A3.2 – Alimentation et service de table

Paragraphe 3

- 547.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a émis des doutes quant à l'opportunité d'inclure le terme «capitaine» dans le paragraphe 3, estimant que seul l'armateur peut être investi de cette responsabilité. Sa préoccupation est partagée par le membre gouvernemental de l'Algérie.
- 548.** Le président a proposé de remplacer les termes «Le capitaine ou l'armateur» par «L'armateur». Il en est ainsi décidé.
- 549.** La commission est ensuite passée à l'examen du nouveau paragraphe 4 proposé (contenant deux variantes entre crochets). Le membre gouvernemental du Danemark a indiqué préférer la variante «avec un», qui garantit que le nombre de personnes à bord est limité. Il a été appuyé par le membre gouvernemental de l'Allemagne.
- 550.** Le vice-président du groupe des gens de mer a évoqué la possibilité que des équipes de débardeurs soient prises à bord, ce qui augmente le nombre de personnes embarquées, une pratique qui a cours dans le monde entier, y compris sur les navires européens. Même si les problèmes de ce type ne risquent pas de se poser sur de petits navires, ils peuvent se présenter dans d'autres secteurs de l'industrie si l'instrument ne comporte aucune disposition relative à la nécessité d'avoir à bord des cuisiniers de navire.

-
- 551.** Le membre gouvernemental du Japon, appuyé par le membre gouvernemental du Danemark, a fait observer que les navires en question peuvent effectuer des voyages intérieurs ou des parcours courts, de sorte qu'il s'agit de décider si de telles circonstances justifient d'avoir un cuisinier de navire lorsque le nombre initial de personnes à bord augmente soudain de manière notable. Pour le membre gouvernemental du Danemark, il faudrait, pour être en conformité, appliquer les réglementations sur les heures de travail et les périodes de repos.
- 552.** Le membre gouvernemental du Ghana a fait remarquer que, en ce qui concerne les voyages intérieurs, il faut garder présent à l'esprit que certains voyages côtiers varient considérablement en longueur, d'où la nécessité d'en tenir compte dans les réglementations.
- 553.** En ce qui concerne les voyages intérieurs, le membre gouvernemental de l'Allemagne a fait valoir qu'il serait utile de consulter l'article II, paragraphe 6, sur les modalités d'application des clauses de non-responsabilité.
- 554.** Le vice-président des gens de mer a expliqué que, pour les petites traversées, la fonction de cuisinier peut être assurée par d'autres membres d'équipage. S'il n'est pas nécessaire, dans le cas d'un équipage restreint, de disposer d'un cuisinier qualifié à plein temps, il convient qu'au moins la ou les personne(s) assurant ces fonctions ai(en)t quelques notions en matière de sécurité, de santé, d'hygiène et de préparation des repas à bord d'un navire, de sorte qu'une approche flexible est requise afin de couvrir autant que possible les circonstances propres aux voyages intérieurs ou aux brèves traversées de quelques heures et de tenir compte du nombre de personnes à bord.
- 555.** Le membre gouvernemental du Japon a exprimé le point de vue selon lequel la limitation à dix personnes à bord est trop stricte et doit être supprimée, ainsi que les termes «en raison de la taille de l'équipage ou du système d'exploitation». Il a indiqué préférer la proposition initiale des armateurs qui spécifie le tonnage, la trouvant plus pratique que celle des gens de mer.
- 556.** Le vice-président du groupe des gens de mer a rappelé que la convention consolidée doit refléter des valeurs essentielles et ne pas favoriser l'exploitation des gens de mer. Son groupe est du même avis que le groupe des armateurs en ce qui concerne les difficultés que poseraient des références spécifiques à un tonnage brut, qui entraîneraient probablement des changements dans la législation nationale.
- 557.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a fait observer qu'il s'agit ici, pour l'essentiel, d'assurer une protection lorsqu'il n'y a pas de cuisinier à bord. En l'absence d'un cuisinier temps plein, la personne chargée de préparer les repas doit recevoir une formation. Elle a indiqué préférer l'option «avec un». Elle a été soutenue par les membres gouvernementaux du Libéria et de la Fédération de Russie.
- 558.** Le membre gouvernemental de la République islamique d'Iran a considéré que si le principal objectif est d'assurer une application souple et aisée, les termes «de moins de» ne font que rendre le texte plus ambigu.
- 559.** Le membre gouvernemental du Ghana a estimé que, s'agissant de la taille de l'effectif, il faut donner un chiffre indicatif si l'on ne veut pas courir le risque de sacrifier l'objectif de cette convention à une flexibilité excessive.
- 560.** La membre gouvernementale des Etats-Unis s'est dite en désaccord avec le point de vue exprimé par la membre gouvernementale du Royaume-Uni. L'intention du paragraphe 4 est double: premièrement, tout navire ayant plus de dix membres d'équipage doit recruter un cuisinier formé et qualifié; et, deuxièmement, tout navire ayant moins de dix membres

d'équipage a besoin que la personne chargée de manipuler les vivres et de préparer les repas ait reçu une certaine formation. Tout en comprenant le problème soulevé par les membres gouvernementaux du Danemark et du Japon, l'oratrice a estimé que ces questions doivent être réglées rapidement. Elle a indiqué préférer l'option «avec un».

561. Le membre gouvernemental du Japon a souhaité que soit clarifié le sens des termes «cuisinier à temps plein» et «cuisinier à temps partiel», ainsi que la question de savoir si l'un comme l'autre devaient recevoir une qualification similaire.

562. Le vice-président des gens de mer a expliqué que certains navires peuvent utiliser, par exemple, un marin compétent pour cuisiner et pour s'acquitter d'autres tâches opérationnelles. Dans ce cas, le cuisinier devrait quand même avoir reçu une certaine formation, quoique moins complète. L'option «avec un» pourrait être acceptable, mais il reste à déterminer quels principes directeurs devraient s'appliquer en cas d'accroissement significatif de l'effectif.

563. Le vice-président du groupe des armateurs a reconnu que les gens de mer ont correctement décrit la pratique actuelle. Pour le groupe des armateurs, la variante «avec un» peut être satisfaisante lorsque seul l'effectif prescrit est à bord, mais elle ne convient pas dans le cas de longs voyages ou lorsque l'effectif est plus important. Ce texte doit être envoyé au Comité de rédaction, avec des instructions précises.

564. Le président a proposé que les partenaires sociaux fournissent une formulation précise pour la norme A3.2.4, à soumettre au Comité de rédaction. Le libellé suivant a été proposé:

Les navires ayant un effectif prescrit de moins de dix personnes opérant habituellement avec ce niveau d'effectif, qui, en raison de la taille de l'équipage ... (etc., comme proposé initialement).

565. La commission a décidé que le texte subsistant sera soumis au Comité de rédaction, qui se chargera d'élaborer le libellé final.

566. Il a été décidé d'insérer dans la norme A3.2 le nouveau paragraphe 6 proposé.

567. En réponse à une question du membre gouvernemental du Japon, le Conseiller juridique a expliqué que la disposition n'exige pas qu'il y ait des cuisiniers à plein temps à bord des bateaux. C'est la taille du navire et le nombre de repas servis quotidiennement qui déterminent si les cuisiniers doivent être à plein temps ou à temps partiel. La prescription concernant la formation et les qualifications s'applique toutefois à la fois aux cuisiniers à plein temps et aux cuisiniers à temps partiel.

568. Le vice-président du groupe des gens de mer a proposé de remplacer «cuisinier à plein temps» par «cuisinier pleinement qualifié» au paragraphe 4 de la proposition conjointe.

569. La commission a accepté cette proposition.

570. A la suite d'un débat sur le paragraphe 3 de la norme A3.2 et ses conséquences pour le paragraphe 4 de la proposition conjointe, une représentante du Secrétaire général a lu le texte proposé:

Les navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du système d'exploitation, ne peuvent pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié devraient former ou initier quiconque traite les aliments dans la cuisine, notamment aux règles d'hygiène alimentaire et personnelle, ainsi qu'au stockage des vivres à bord.

571. La commission a accepté ce libellé.

Nouveau paragraphe 3bis

572. La commission a décidé d'insérer, après le paragraphe 3, le nouveau paragraphe proposé, libellé comme suit:

Le paragraphe 3 prévoit notamment qu'un cours de formation approuvé par l'autorité compétente doit avoir été suivi, qui couvre l'aptitude pratique à la cuisine, l'hygiène alimentaire et personnelle, le stockage des vivres, la gestion des stocks alimentaires, la protection de l'environnement et les règles de sécurité et de santé à observer dans le service de table.

Principe directeur B3.2.2 – Cuisiniers de navire

573. Le président a rappelé à la commission que ce texte est une proposition conjointe destinée à remplacer le texte initial.

574. Le membre gouvernemental du Danemark a demandé que le concept de service en mer soit remplacé par celui de formation spéciale, étant donné que dans son pays les cuisiniers ordinaires sont parfois formés pour devenir cuisiniers maritimes, sans qu'ils aient servi en mer.

575. Le président l'a renvoyé à l'alinéa *b)* du paragraphe 1, qui dispose que le cuisinier de navire doit «avoir passé avec succès l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation agréé pour les cuisiniers».

576. Le membre gouvernemental du Danemark a souhaité savoir s'il y a lieu de satisfaire aux deux alinéas *a)* et *b)* du paragraphe 1. Il a estimé qu'il faudrait insérer le terme «ou» entre ces deux alinéas. Il a exprimé le souhait que sa réponse soit consignée dans le rapport.

577. Le président a indiqué que la disposition figurant dans l'alinéa *b)* répond aux préoccupations du gouvernement du Danemark. Il a ensuite demandé aux membres de la commission s'ils sont d'accord pour insérer le terme «ou» après l'alinéa *a)*.

578. Le vice-président des gens de mer a indiqué qu'il n'avait pas voulu imposer une période minimum spécifique de service en mer. Certains pays ont insisté pour qu'une certaine période soit prescrite, d'autres ne veulent d'aucune prescription minimale. C'est à l'autorité compétente qu'il appartient de décider; d'ailleurs, il ne s'agit pas d'un principe directeur obligatoire.

579. Le membre gouvernemental du Danemark a demandé qu'il soit consigné qu'un terrain d'entente a été trouvé sur ce point.

580. Répondant à la question du membre gouvernemental de l'Égypte concernant la nécessité de certificats médicaux pour les cuisiniers de navire, le président a déclaré que les cuisiniers de navire sont des gens de mer et que, en tant que tels, ils sont couverts par les dispositions de la convention relative aux certificats de santé.

581. Le président a proposé que le libellé soit laissé tel que proposé dans le principe directeur 3.2.2 (c'est-à-dire que l'on supprime, dans la version anglaise, le terme inutile «of» après le terme «account», dans la deuxième ligne de l'alinéa *a)*). Il en est ainsi décidé.

Principe directeur B4.3.2 – Exposition au bruit

- 582.** Le président a expliqué que cette disposition a été transférée de la commission n° 3 à la commission n° 2. Ce principe directeur contient deux catégories de questions: l'une traitant de la sécurité et de la santé, et l'autre de la construction de navires.
- 583.** Un membre du groupe des armateurs a expliqué que cette disposition est tirée d'une résolution de l'OMI. Une simple référence au texte de l'OMI suffirait, sans avoir à répéter le contenu sur les niveaux de décibels.
- 584.** Le vice-président du groupe des gens de mer a rappelé que l'instrument de l'OMI n'a pas été mis à jour depuis 1981. En outre, comme il n'est pas complet en ce qui concerne la sécurité et la santé des marins, la question est du ressort de l'OIT. Les taux élevés de surdité et les nombreux cas d'arthrose liés aux vibrations sont bien connus. La disposition n'est pas contraignante puisqu'elle figure dans un principe directeur.
- 585.** La membre gouvernementale des Etats-Unis, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a convenu que la disposition devait contenir une référence à la résolution de l'OMI, mais non la répéter. Les gouvernements sont partagés quant à l'endroit où la placer, dans le principe directeur ou dans la norme. Une clause d'antériorité pour les navires existants devrait être envisagée.
- 586.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a proposé de séparer les questions relatives à la construction de navires, qui relèvent du Titre 3, des questions de sécurité et de santé, qui relèvent davantage du Titre 4.
- 587.** Le membre gouvernemental du Danemark a souhaité que certaines dispositions sur le bruit et les vibrations soient rendues obligatoires, et qu'on ne se contente pas d'y faire référence dans le principe directeur.
- 588.** Le président a annoncé son intention de demander l'avis de la Commission d'organisation des travaux. Il a récapitulé la situation en expliquant que les armateurs, comme les membres gouvernementaux, penchent pour une référence à la résolution de l'OMI et non pas pour l'inclusion de l'ensemble du texte.
- 589.** Le vice-président du groupe des gens de mer a souscrit à la proposition de la membre gouvernementale du Royaume-Uni qui prévoit de séparer les questions relatives à la construction des navires des questions relatives à la sécurité et à la santé. La recommandation (n° 141) sur le logement des équipages (lutte contre le bruit), 1970, fait référence à des niveaux de bruit acceptables. La surdité est une question très importante.
- 590.** Le président a proposé de supprimer le paragraphe 4, alinéa *a*), qui répète le contenu de la résolution de l'OMI. Si cette résolution devait changer, il y aurait deux ensembles distincts de réglementations.
- 591.** Le vice-président du groupe des gens de mer a fait observer qu'il serait préférable de conserver le paragraphe 4, car il se réfère à la résolution de l'OMI. Les facteurs ambiants, y compris les niveaux de bruit, sont une question importante au BIT.
- 592.** Le président a proposé de supprimer les crochets entourant, dans le principe directeur B4.3.2, les alinéas *a*) à *e*) du paragraphe 4. Il faudrait aussi supprimer le membre de phrase «[telles qu'indiquées ci-dessous]» du paragraphe 4 ainsi que les crochets entourant «[en anglais ou dans la langue de travail du navire]», le texte demeurant. L'orateur a proposé que le Bureau détermine ultérieurement la place appropriée du texte dans le principe directeur. Les dispositions concernant les questions de construction pourraient être placées dans le Titre 3, et celles liées aux marins et aux maladies

professionnelles et accidents du travail dans le Titre 4; elles reviendraient ainsi à la commission n° 3. Les accolades entourant le principe directeur pourraient également être supprimées.

593. La commission y a consenti.

594. Le président a demandé si l'ensemble des membres conviendrait de remplacer le texte du principe directeur B4.3.2 comme proposé par le Comité de rédaction. Le texte en question découle d'un fractionnement des dispositions relatives à la construction des navires et à la sécurité et la santé des gens de mer. Le texte proposé est le suivant:

1. L'autorité compétente de chaque Membre, conjointement avec les organes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, devrait examiner en permanence la question du bruit à bord des navires, en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de ce bruit. (Fondé sur: R141; Recueil de directives pratiques du BIT sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001; Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires, 1981 (résolution A.468(XII) de l'OMI).)

2. Cet examen devrait tenir compte des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires, ainsi que des mesures à prescrire ou à recommander pour réduire le bruit à bord des navires, en vue de protéger les gens de mer. (R141P1 modifié)

3. Les mesures à envisager pour réduire l'exposition au bruit devraient inclure les points suivants:

- a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à un bruit intense comporte pour l'ouïe et la santé et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;
- b) fournir aux gens de mer lorsque nécessaire des {protège-tympan et/ou des couvre-oreilles} {un équipement de protection individuelle} approuvé(s) par l'autorité compétente;
- c) évaluer les risques et réduire l'exposition au bruit dans les cabines, les réfectoires, les salles de récréation, les cuisines et les autres locaux d'équipage, ainsi que dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines.

595. Le vice-président des armateurs a proposé de remplacer les termes figurant entre accolades au paragraphe 3 b) par l'expression «appareils de protection de l'ouïe».

596. La commission a approuvé la suppression des accolades et a adopté le texte proposé, en tenant compte de la modification suggérée par le groupe des armateurs.

Principe directeur B4.3.3 – Exposition aux vibrations

597. Un membre du groupe des armateurs a demandé comment les normes liées à l'exposition aux vibrations peuvent s'appliquer dans la pratique puisqu'il y a très peu de normes internationales en la matière.

598. Le vice-président du groupe des gens de mer a fait observer qu'une référence aux vibrations s'impose. La nécessité de protéger les marins est immense et n'est pas exagérément contraignante.

599. Le président a rappelé que la recommandation (n° 194) sur la liste des maladies professionnelles, 2002, contient une référence aux maladies liées aux vibrations excessives.

-
- 600.** Le membre gouvernemental du Danemark a fait observer que sa délégation a proposé que les prescriptions concernant les vibrations soient rendues obligatoires dans le paragraphe 4 de la norme A4.3, par une référence expresse à la norme ISO 6954:2000. Cette proposition a été appuyée par le vice-président du groupe des gens de mer.
- 601.** Le membre gouvernemental de la Chine a soutenu la membre gouvernementale du Royaume-Uni en déclarant que les normes ISO n'ont qu'une valeur de recommandation.
- 602.** Le président a proposé le libellé «en tenant compte, s'il y a lieu, des normes internationales pertinentes». La commission a accepté ce libellé. Les accolades ont été retirées. Le Bureau devra trouver, plus tard, la place qui convient pour les questions relatives à la construction dans le Titre 3, ainsi que pour les questions relatives à la santé des marins dans le Titre 4.
- 603.** Le président a indiqué que le texte ci-après résulte aussi d'un fractionnement des dispositions sur le bruit et les vibrations, qui ont été réparties entre le Titre 3 et le Titre 4. Il a été décidé de remplacer le paragraphe 1 du principe directeur visé par le texte adopté suivant:
1. L'autorité compétente de chaque Membre, conjointement avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et en tenant compte, s'il y a lieu, des normes internationales pertinentes, devrait examiner en permanence la question des vibrations à bord des navires, en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans la mesure du possible, contre les effets nocifs de ces vibrations.

Conclusions

Questions liées au bruit et aux vibrations

- 604.** Le membre gouvernemental du Danemark a rappelé que son pays a rédigé une proposition tendant à rendre obligatoires les dispositions relatives au bruit et aux vibrations, proposition qu'il n'a été en mesure de soumettre ni à la commission n° 3 ni à la commission n° 2. Le bruit, question importante pour la santé et le bien-être des gens de mer, mérite qu'on lui consacre davantage de temps. L'orateur, souhaitant faire une proposition conforme au nouveau libellé du texte lors de la prochaine réunion à tenir sur les questions en suspens, a demandé que la question reste ouverte. Sa demande a été appuyée par le groupe des gens de mer.
- 605.** La conseillère spéciale de la commission a indiqué qu'il existe déjà une référence au bruit et aux vibrations au paragraphe 4 de la norme A.3.1 et un principe directeur traitant spécifiquement de cette question, si bien qu'il y a là une base permettant d'envisager des propositions.
- 606.** Le président a déclaré que la commission est convenue qu'il s'agit là d'une question importante qui sera débattue lors d'une réunion ultérieure.
- 607.** La commission a achevé sa discussion sur le texte entre crochets des Titres 1 à 3 du projet recommandé. Elle n'a examiné aucune partie du texte de ces dispositions ne figurant pas entre crochets.

Remarques finales

- 608.** Le représentant du Secrétaire général a rappelé que le mandat de la Conférence technique maritime préparatoire consiste à examiner le projet de convention du travail maritime consolidée recommandée par le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime et à proposer un texte en vue de l'adoption de la convention par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session (maritime).
- 609.** Bien que des progrès substantiels aient été accomplis, il reste encore un certain nombre de questions que la commission n'a pas réglées. A cet égard, une résolution sera présentée par la Conférence maritime pour débattre des amendements au texte ne figurant pas entre crochets, aucun de ces amendements n'ayant été traité par la commission.

Genève, le 24 septembre 2004.

(Signé) J. Dirks,
Rapporteur.